



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE



**Dienstleistungszentrum für innovative
und nachhaltige Mobilität UVEK:
Unterstützte Projekte während der
Pilotphase 2006 – 2009**

Schlussfolgerungen

Impressum**Herausgeber**

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Sektion Verkehrspolitik, CH-3003 Bern

Autor

Peter Schild, Programmleiter Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK, Sektion Verkehrspolitik, ARE

Zitierweise

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2011),
Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK:
Unterstützte Projekte während der Pilotphase 2006 – 2009, Schlussfolgerungen

Bezugsquelle

www.are.admin.ch -> Rubrik „Dienstleistungen“

Titelbild

Copyright Bern Tourismus

01.2011

**Dienstleistungszentrum für innovative
und nachhaltige Mobilität UVEK:
Unterstützte Projekte während der
Pilotphase 2006 – 2009**

Schlussfolgerungen

Inhaltsverzeichnis

1	Unterstützte Projekte 2006	5
1.1	Mobilitätsdurchblick Schweiz (MDS)	5
1.2	FELA Leit- und Kundeninformationssystem	6
1.3	Veloland Regional.....	8
1.4	Soccermobile	10
1.5	Ride Message Service RMS.....	12
1.6	A scuola di mobilità	15
1.7	Velofon.....	16
1.8	Bürger-Nachtbus Herzogenbuchsee	18
2	Unterstützte Projekte 2007	20
2.1	aargaumobil	20
2.2	Business Case „Gemeindeauto“	22
2.3	IG bus alpin.....	24
2.4	Mobilitätsmanagement auf der Strecke Saas-Fee – Visp	25
2.5	Nachhaltiges Mobilitätsmanagement für grössere Baustellen	27
2.6	Netzwerk für Wohnen + Mobilität.....	29
2.7	e-covoiturage.ch	31
3	Unterstützte Projekte 2008	34
3.1	Mobiles Entlebuch	34
3.2	Ferien ohne Auto	36
3.3	Swiss Bike Shuttle	38
4	Unterstützte Projekte 2009	40
4.1	Gestion de la mobilité innovative en entreprises et administrations.....	40
4.2	e-covoiturage.ch	41
4.3	velospot – das Veloverleihsystem Biel	42
4.4	Automatisiertes Veloausleihsystem am Bahnhof (Nextbike by Rent a Bike)	44
4.5	EKOV: Echtzeit-Kundeninformationssystem für den öffentlichen Verkehr.....	46
4.6	Bagages plus	48
5	Weiteres Vorgehen	51
6	Quellenverzeichnis	54

1 Unterstützte Projekte 2006

1.1 Mobilitätsdurchblick Schweiz (MDS)

Der „Mobilitätsdurchblick Schweiz“ dient der Weiterentwicklung und Evaluation eines kostenlosen IT-gestützten Mobilitätsberatungsangebots für Städte und Gemeinden. Das Instrument ermöglicht beispielsweise Neuzuziehenden massgeschneiderte Hinweise zur Optimierung der persönlichen Mobilität.

Beteiligte: Projektleitung: Interface Institut für Politikstudien GmbH, Luzern. Projektpartner und Sponsoren: Hochschule Luzern – Wirtschaft, Institut für Tourismuswirtschaft ITW und Institut für Wirtschaftsinformatik IWI; EnergieSchweiz für Gemeinden; Bundesamt für Gesundheit BAG; Kanton Luzern; Kanton Solothurn; Stadt Luzern; Stadt Olten; Stadt St. Gallen; Stadt Winterthur; Mobility CarSharing Schweiz.

Projektdauer: 01.01.2006 – 31.07.2008. **Stand:** Oktober 2010.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 123'740.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 46'500.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Energie BFE. Projektbegleitung: Gregor Ochsenbein ARE.

Projektbeschreibung: Mit dem Mobilitätsdurchblick Schweiz (MDS) wurde ein neuartiger, internetgestützter und weitgehend automatisierter Ansatz für die Mobilitätsberatung entwickelt. Das Beratungsinstrument erlaubt Gemeinden, weiteren Institutionen sowie einzelnen Haushalten, ohne grossen Aufwand, massgeschneiderte Hinweise zur Optimierung des persönlichen Mobilitätsverhaltens zu geben. Ein Online-Check ermöglicht interessierten Personen zudem, sich via Internet ein erstes differenziertes Bild der eigenen Mobilitätssituation zu machen. Der Mobilitätsdurchblick macht präzise Aussagen zur Unterwegszeit im Verkehr und zu den Verkehrsvollkosten der Haushalte. Ausserdem wird das Verhalten hinsichtlich Sicherheit, Umwelt- und Gesundheitswirkungen sowie Reisekomfort bewertet. Auf einfachste Weise ermöglicht das Modell die Formulierung von Mobilitätsvarianten, welche mit dem ursprünglichen Mobilitätsverhalten verglichen werden können.

Ergebnisse: Angeboten wird der MDS von drei Kantonen (LU, SO und AG – aargaomobil, siehe auch Kap. 2.1), einer Region (Baden – badenmobil), drei Gemeinden (Winterthur, St. Gallen und Trubschachen) sowie der Firma Mobility CarSharing. 4150 Personen haben den Online-Check durchgeführt, 350 Personen haben sich persönlich beraten lassen (Stand Oktober 2010). Gemäss der Homepage wird der MDS nun auch von den Städten Bern, Luzern und Olten, der Gemeinde Köniz sowie vom Kanton Bern angeboten (Stand Oktober 2010). Mit der Beratung waren die Personen sehr zufrieden (drei Viertel der Befragten) bzw. eher zufrieden (ein Viertel der Befragten). Ein Drittel der Befragten hat angegeben, dass sie ihr Mobilitätsverhalten verändert haben. Diese Veränderungen beziehen sich in den meisten Fällen auf die Umsetzung des vom MDS angegebenen Vorschlags, auf die Reduktion der Zahl der Autokilometer des Haushalts oder aber auf vermehrtes zu Fuss/mit ÖV/oder mit dem Velo statt mit dem Auto Unterwegssein. Fünf Personen gaben sogar an, dass es in ihrem Haushalt nun weniger Autos gibt. Gründe warum keine Veränderungen vorgenommen wurden, waren u.a. ein bereits optimales Mobilitätsverhalten, der Zeitaufwand oder aber der MDS konnte ihnen nichts Neues aufzeigen. Per 2011 plant der MDS die Neuentwicklung einer Online-Check-

Version 3, welche webbasiert das „Spielen“ mit Mobilitätsalternativen erlaubt und in Echtzeit deren Folgen auf die sechs Auswertungskriterien zeigt.

Schlussfolgerungen: Das Angebot deckt die Bedürfnisse der Kunden und kann helfen, dass Mobilitätsverhalten positiv in Richtung mehr öV, LV und kombinierte Mobilität zu verändern. Die Nutzung und Bekanntheit des Angebots sind relativ tief, jedoch hatte der MDS praktisch kein Budget für Marketingmassnahmen zur Verfügung. Weitere Projekte mit ähnlicher Ausrichtung sollten vom Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK (DZM) nicht finanziert werden. Ein solches Beratungsangebot für die ganze Schweiz reicht. Es sollten Wege geprüft werden, damit Kantone, Städte, Gemeinden, Verwaltungen, Unternehmen, etc. das Angebot aber vermehrt nutzen. Das DZM ist auch an einer Steigerung der Bekanntheit interessiert und daher bereit, Unterstützung bei der Suche weiterer Partner (Vermittlungsdienste) zu leisten. Dies allerdings ohne weitere finanzielle Unterstützung.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=de>

<http://www.mobilitaetsdurchblick.ch/d/home.htm>

Denken Sie über Ihre Mobilität nach?
Schnell, günstig, umweltschonend, sicher und gesund unterwegs!
Mobilitaetsdurchblick.ch: Die kostenlose individuelle Beratung

MOBILITÄTSDURCHBLICK SCHWEIZ

© www.mobilitaetsdurchblick.ch

1.2 FELA Leit- und Kundeninformationssystem

Das Projekt beinhaltet die Entwicklung und Implementierung eines kostengünstigen Leit- und Kundeninformationssystems für kleinere und mittlere Transportunternehmungen.

Beteiligte: Projektleitung: FELA Management AG, Diessenhofen. Projektpartner und Sponsoren: Auto AG Schwyz; Zugerland Verkehrsbetriebe; Engadinbus AG.

Projektdauer: 01.09.2006 – 31.08.2007 (geplant). Vertrag verlängert bis 31.12.2010. **Stand:** Oktober 2010.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 427'285.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 100'000.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Energie BFE. Projektbegleitung: Martin Pulfer BFE/Peter Schild ARE.

Projektbeschreibung: Das Projekt bezweckt die Erweiterung des bestehenden FELA Leitstellen- und Informationssystems mit einer umfassenden, verkehrsträgerübergreifenden Anschlusssicherung zum Schliessen von Lücken in der Mobilitätskette. Dies wird erreicht durch die Implementierung der dafür erforderlichen Schnittstellen zum Datenaustausch zwischen den Fahrzeugen des eigenen Unternehmens und zum Datenaustausch zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern/Fremdunternehmen. Ergänzt wird dies darüber hinaus um Echtzeit-Fahrgastinformationen zu Umsteigemöglichkeiten und Ankunfts-/Abfahrtszeiten in den Fahrzeugen und auch an den Haltestellen.

Ergebnisse: Gemäss den aktuellen Zwischeninformationen laufen momentan folgende Pilotbetriebe: Auto AG Schwyz: Neue Leitstelle in Betrieb, fünf Fahrzeuge kommunizieren mit der Leitstelle, Darstellung von Anschlussmöglichkeiten im Fahrzeug; Zugerland Verkehrsbetriebe: Leitstellenkoppelung in Betrieb, Fremdfahrzeuge werden visualisiert, Anschlusssicherung in Betrieb; Engadinbus AG: Neue Leitstelle in Betrieb, drei Fahrzeuge kommunizieren mit der Leitstelle, Anzeigeserver in Betrieb, Anzeigen an Haltestellen werden im Labor getestet. Alle drei Pilotbetriebe sollen gemäss der aktuellen Planung Ende August 2010 abgeschlossen und ausgewertet sein.

Schlussfolgerungen: Das Projekt befindet sich in der Umsetzungsphase (voraussichtlicher Projektabschluss Ende Dezember 2010). Es kann daher noch keine Aussage zur Wirkung des Projekts gemacht werden. Allerdings konnte erreicht werden, dass das Projekt der FELA AG mit demjenigen der Netcetera AG (EKOV, siehe Kapitel 4.5), welches eine ähnliche Stossrichtung verfolgt, abgestimmt wird, um Synergien zu nutzen und Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

Mit FELA, Netcetera sowie weiteren Unternehmen sind in der Zwischenzeit verschiedene Akteure auf dem Markt aktiv. Ähnliche Projekte sollten durch das DZM daher nicht mehr unterstützt werden. Sie sollen den Akteuren auf dem Markt überlassen werden.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=de>



© FELA Management AG

1.3 Veloland Regional

„Veloland Regional“ dient der Ergänzung des nationalen Veloland-Routennetzes (9 Routen / 3000 km) mit regionalen Routen (ca. 50 Routen / 5'000km) bei integraler ÖV-Verknüpfung.

Beteiligte: Projektleitung: Stiftung Veloland Schweiz, Bern (neu Stiftung SchweizMobil). Projektpartner und Sponsoren: Bundesamt für Energie BFE – Programm EnergieSchweiz; Konferenz der regionalen Tourismusdirektoren der Schweiz; Kantone; Bundesamt für Strassen ASTRA.

Projektdauer: 01.01.2003 – 31.12.2007. **Stand:** Oktober 2008.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 215'000.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 34'280.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Projektbegleitung: Gregor Ochsenbein ARE.

Projektbeschreibung: Veloland basiert sein Angebot auf Mobilitätsketten, insbesondere Velofahren und ÖV, was durch Routenwahl, Signalisation und Kommunikation erreicht wird. Das einheitlich signalisierte nationale und regionale Veloland-Routennetz schafft ein schweizweit neues Qualitätsangebot für Velofahrende (Reisen, Ausflüge, Alltagsverbindungen). Das neue Mobilitätsangebot wird vor Ort mit einheitlicher Signalisation, in Routenführern, Karten und interaktiv auch im Internet kommuniziert.

Massnahmen: Routenfestlegung (ca. 50 neue Routen / 5'000 km); Gestaltung neue Routenlogos; Koordination Vergabe der Routennummern; Neue InfoPoints gesamtes Netz; Kommunikation: interaktive Karte (Internet), Routenführer und Karten (Prints); Sicherheits- und Qualitätskontrolle von neuen Routen (Erstkontrolle); Information Fachstellen (Entwicklung, Mängel).

Ergebnisse: Im Jahr 2009 wurden auf dem nationalen Veloland-Routennetz von SchweizMobil rund 4.8 Millionen Tagesausflüge und mehr als 230'000 Mehrtagesreisende berechnet. Im Vergleich zu 2008 konnte eine leichte Zunahme von 2 % registriert werden. Auf den Veloland-Routen wurden mehr als 260 Millionen Reisekilometer zurückgelegt und ein geschätzter Jahresumsatz von rund 150 Millionen Franken durch Tagessgäste und Mehrtagesreisende ausgelöst.

Schlussfolgerungen: Die Abschlussarbeiten für das Veloland Regional sind in das Projekt SchweizMobil eingeflossen. SchweizMobil ist weltweit eines der innovativsten Projekte für die Abwicklung von Freizeit- und Tourismusaktivitäten aus eigener Muskelkraft. SchweizMobil ist in Betrieb. Weitere Aktivitäten des DZM sind daher nicht erforderlich.

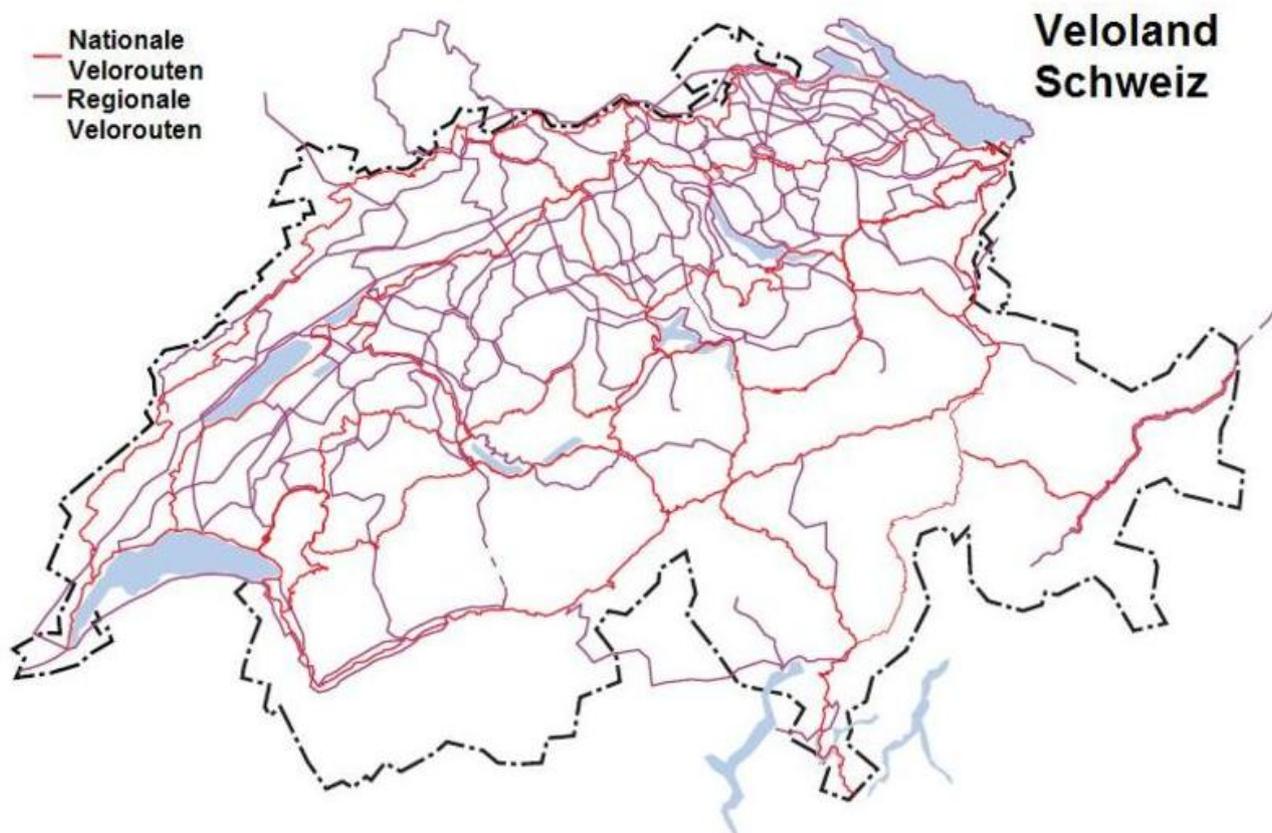
Bisher wurde aber noch nicht erhoben, mit welchem Verkehrsmittel die Leute an den Ort der Aktivität an- und abreisen. Es ist somit nicht klar, ob sich die Kunden nur am Ort der Aktivität aus eigener Muskelkraft bewegen oder ob sie bereits mit dem Velo, zu Fuss bzw. mit dem öV oder dem Auto an den Ort der Aktivität anreisen.

Das DZM oder der Vertreter des ARE im Stiftungsrat von SchweizMobil kann allenfalls anregen, dass die Projektleitung (Stiftung SchweizMobil, Bern) eine solche repräsentative Erhebung bei seinen Kunden vornimmt. Daraus könnten wichtige Erkenntnisse bezüglich der Wirkung von SchweizMobil auf den CO₂-Ausstoss und den Energieverbrauch gewonnen werden.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=de>

<http://www.veloland.ch/de/welcome.cfm>



© www.schweizmobil.ch

1.4 Soccermobile

Das Projekt Soccermobile hatte zum Ziel, Massnahmen zur effizienten und umweltschonenden Verkehrsabwicklung bei Kinder- und Juniorenfussballturnieren zu entwickeln und zu testen.

Beteiligte: Projektleitung: synergo, Zürich. Projektpartner und Sponsoren: Verkehrsbetriebe Zürich VBZ; Fussballverband Region Zürich FVRZ; Pilotvereine im Kanton Zürich, die Hallen- und Sommerfussballturniere organisieren; Tiefbauamt der Stadt Zürich; Sportförderung des Kantons Zürich.

Projektdauer: 01.09.2006 – 31.03.2008. **Stand:** Oktober 2010.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 100'000.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 40'000.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Umwelt BAFU. Projektbegleitung: Rita Wyder BAFU/Peter Schild ARE.

Projektbeschreibung: Soccermobile fördert die kombinierte Benützung von öV und Auto beim Begleitverkehr von SpielerInnen an Kinder- und Juniorenfussballturniere in Schweizerischen Agglomerationen. Dazu werden via Turnierveranstalter die teilnehmenden Mannschaften animiert, entweder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mittels Fahrgemeinschaften an den jeweiligen Turnierort zu gelangen. Dies wird anhand verschiedener Massnahmen, welche vom Turnierveranstalter via unterschiedlicher Kommunikationsmittel den teilnehmenden Vereinen bzw. Trainern vermittelt werden, erreicht. Die Trainer informieren und organisieren die Eltern der SpielerInnen.

In Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich VBZ und dem Fussballverband der Region Zürich FVRZ wurden an insgesamt fünf Turnieren im Kanton Zürich Massnahmen umgesetzt und getestet. Diese reichten von der pre-Trip-Information auf den Kommunikationskanälen (E-Mail, Website, Programmheft) des veranstaltenden Vereins, über die öV-Information vor Ort (z.B. elektronische Abfahrtsinformationsanzeige), bis hin zur Abgabe eines für teilnehmende Vereine aus dem ZVV-Gebiet kostenlosen öV-Gruppentickets. Ein wichtiges Ziel neben dem Testen von Massnahmen war es, die Vereine betreffend der Problematik des Begleitverkehrs zu sensibilisieren.

Ergebnisse: Die Resultate aus der anschliessenden Befragung bei den Turnieren haben verschiedene Aspekte aufgezeigt. Bei den ersten beiden Pilotturnieren konnten die teilnehmenden Vereine ein öV-Gruppenticket bei den VBZ bestellen, was bei einer Einführung eines neuen Produktes als umständlich wahrgenommen wurde. Auch das Verlangen eines Preises wurde als zu hohe Hürde bei der Einführung einer Innovation empfunden. In den ersten beiden Pilotturnieren löste daher nur je eine Mannschaft ein Ticket, obwohl 86% der TrainerInnen die eingeführten Massnahmen als sinnvoll erachteten und es begrüssteten, wenn Veranstalter von Fussballturnieren auf die Möglichkeit zur An- und Abreise hinweisen.

Ab dem dritten Turnier wurde daher der Ansatz geändert. Die öV-Gruppentickets waren kostenlos und wurden den teilnehmenden Mannschaften direkt zugeschickt. Somit hatte man die Schwelle für das Testen des öV's bei den TrainerInnen erheblich gesenkt. Gegenüber den ersten beiden Pilotturnieren konnte man den öV-Anteil erheblich steigern. Insgesamt über alle 5 Pilotturniere betrachtet, reisten rund 33% der befragten Mannschaften ganz oder teilweise mit dem öV an den Turnierort. Das Resultat ist erfreulich und zeigt, dass die eingesetzten Massnahmen auf Anklang gestossen sind sowie die Kommunikationsabfolge einwandfrei funktioniert hat. Die teilnehmenden Teams erachteten die Massnahmen als sehr wichtig und sinnvoll und un-

terstreichen, dass sie auf das Verhalten der Turnierveranstalter, TrainerInnen und Eltern einen hohen Einfluss hatten.

Weiterführung: Die positiven Resultate aus dem Pilot haben dazu geführt, dass im Kanton Zürich seit Herbst 2009 Soccermobile unter dem Label *soccermobile.ch* weitergeführt wird. Das Tiefbauamt der Stadt und der Lotteriefonds des Kantons Zürich unterstützen *soccermobile.ch* finanziell, die drei Partner VBZ, FVRZ und synergo (Geschäftsstelle) sind für die Umsetzung zuständig. Bis Ende 2010 haben insgesamt 20 Turnierveranstalter das Angebot von *soccermobile.ch* genutzt. Die Spannweite des öV-Anteils der Turniere liegt zwischen 5% - 60%.

Ziel der Weiterführung ist es, das Produkt Soccermobile kontinuierlich bei den Fussballvereinen im Kanton Zürich bekannt zu machen. Wie auch aus anderen Projekten bekannt, brauchen Ansätze zur Verhaltensänderung sehr lange. Daher ist Kontinuität bei der Durchführung von Projekten wichtig. Insbesondere in der Fussballwelt, die eher als „auto-affin“ zu bezeichnen ist. Vor diesem Hintergrund sind die bisher erzielten Resultate der Weiterführung erfreulich.

Schlussfolgerungen: Aus Bundessicht hat sich das Engagement bewährt. Mit der Förderung seitens des Bundes konnte erstmals ein neuer Ansatz zur Verhaltensänderung im Begleitverkehr bei Fussballturnieren initiiert werden. Zudem hat die Unterstützung bei der Initiierung es ermöglicht, dass das Projekt im Kanton Zürich zur kontinuierlichen Sensibilisierung weitergeführt werden konnte. Es besteht nun eine gute Grundlage, die darlegt, was unternommen werden muss, um den MIV-Anteil in diesem Bereich zu senken. Obwohl aus der Durchführung und Analyse von 5 Fussballturnieren keine allgemeinen Schlüsse gezogen werden können, wurden im Rahmen des Pilotprojekts auch zu überspringende Hürden ersichtlich. Insbesondere bei der Finanzierungsbereitschaft der Massnahmen müssen bei den Veranstaltern und den Vereinen Lösungen gefunden werden.

Weitere Projekte mit ähnlicher Ausrichtung sollten deshalb durch das DZM nur noch unter bestimmten Voraussetzungen finanziert werden. In der Pflicht stehen alle, die Fussballvereine bzw. der Fussballverband und die Eltern der Kinder aber auch die Verkehrsbetriebe und die öffentliche Hand.

Das DZM muss einen Weg finden, um die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt und dem Nachfolgeprojekt *soccermobile.ch* gezielt zu streuen. Es könnte bspw. eine Sitzung mit der Projektleitung (synergo, Zürich, Roberto De Tommasi) dem Schweizerischen Fussballverband und Vertretern der regionalen Fussballverbände sowie Vertretern des DZM (ARE und BAFU) einberufen werden, um das Vorgehen für eine nationale Diffusion von Soccermobile zu besprechen.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=de>

<http://www.soccermobile.ch>



soccermobile.ch

Home

Unsere Dienstleistungen

News

Turniere
Turnier Archiv

Feedbacks

ZVV Online-Fahrplan

Kontakt

Partner

FC Effretikon: Chlaus-Turnier 2010
20.11.2010 - 19.12.2010

Das Chlaus-Turnier 2010 des FC Effretikon findet an 5 Wochenenden zwischen 20. November und 19. Dezember 2010 in der Spielhalle Schulhaus Eselriet (Sportplatzstrasse 4, Bushaltestelle Eselriet) in Effretikon statt.

Auch für das diesjährige Chlaus-Turnier nutzt der FC Effretikon das Angebot von **soccermobile.ch** und offeriert zusammen mit der VBZ allen Mannschaften aus dem Kanton Zürich ein kostenloses ZVV-Gruppenticket! Mit diesem Ticket können Sie, ihr Team und noch weitere Angehörige (insgesamt 18 Personen) gemeinsam und bequem mit Bahn und Bus zum Chlaus-Turnier in der Spielhalle Eselriet anreisen und nach Turnierende den Weg nach Hause antreten.

Genauere Informationen zur Bestellung des kostenlosen öV-Gruppentickets und zur Anreise mit Bahn und Bus zur Spielhalle Eselriet erhalten Sie hier oder auf der [Website des FC Effretikon](#) **ab Anfang Oktober 2010**. Wir würden uns freuen, wenn Sie die Chance wahrnehmen, umweltfreundlich, vorbildlich und erst noch gratis mit Bahn und Bus an Chlaus-Turnier des FC Effretikon zureisen.

[Zurück](#)







© synergo

1.5 Ride Message Service RMS

Mit „Ride Message Service“ wurde eine Vorstudie zur Abklärung der Chancen und Risiken eines mobiltelefonbasierten Fahrtenvermittlungssystems durchgeführt.

Beteiligte: Projektleitung: Universität Zürich, Sozialforschungsstelle, Zürich. Projektpartner und Sponsoren: Planungsbüro Jud AG; Kommission für Technologie und Innovation KTI; Orange Communications SA.

Projektdauer: 01.01.2007 – 30.06.2007. **Stand:** August 2007.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 29'041.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 12'000.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Projektbegleitung: Gregor Ochsenbein ARE.

Projektbeschreibung: RMS ist ein Fahrtenvermittlungssystem via Mobiltelefon. Ziel ist die bessere Auslastung von Personenwagen durch das Ersetzen von Autofahrten mit Mitfahrten sowie das Garantieren der Mobilitätsfreiheit und -entwicklung ohne zusätzlichen Verkehr.

Die geographisch punktgenaue Vermittlung wird über dynamische Ortsinformationen, welche sich aus den Kontrollsignalen von Mobilfunkgeräten ableiten lassen, sichergestellt.

Der Anreiz zur Mitfahrt besteht in der Kombination der Vorteile einer eigenen Autofahrt (flexibel, schnell) mit den Vorteilen einer Taxifahrt (unabhängig, ÖV-Ergänzung) und einem günstigen Preis. Der Anreiz zur Mitnahme besteht in noch zu definierenden Vorteilen für den Autofahrenden (z.B. Gratis-Parkplatz, Telefonguthaben, etc.). Der kollektive Nutzen besteht in der erhöhten Reiseflexibilität, der Einsparung von Energie und daraus folgenden Reduktion der Umweltbelastungen, sowie langfristig in der besseren Auslastung der Transportkapazitäten und den daraus folgenden Vorteilen (Stau, Flächen, Zersiedelung, etc.).

Ergebnisse: Die Machbarkeitsstudie, welche sich auf grundsätzliche Fragen (Datenschutz, Technik, Recht, usw.) konzentrierte, hat ergeben, dass RMS im Prinzip realisierbar ist. Juristisch und verkehrs- und versicherungsrechtlich gibt es keine grundsätzlichen Probleme. Datenschutzrechtlich ist es zentral, dass die Besitzer der erforderlichen Personendaten – die Kunden des RMS-Dienstes – darüber aufgeklärt sind und ihr Einverständnis geben über die Verwendung ihrer Daten. Dies kann mittels Akzeptieren von Teilnahmebedingungen z.B. via Internet erfolgen. Die Anmeldung zum RMS-Dienst muss deshalb über Internet erfolgen. Lokalisierungsdaten fallen auch unter den Begriff Personendaten.

Von der Technik her sind einzelne Limitierungen zu erwarten. Drei Punkte ragen dabei heraus: Erstens ist die Lokalisierung bei der aktuellen Antennendichte auf dem Land zu ungenau, als dass ein sinnvolles Matching von mitfahr- und mitnahmewilligen Personen möglich wäre. Der RMS-Dienst muss sich deshalb in einer ersten Phase auf städtische Gebiete und deren Agglomerationen beschränken.

Zweitens sind Steuerungen von Handy-Einstellungen (Klingeltöne, Displays) von aussen nicht möglich. Die gegenseitige Erkennung der gepaarten mitnahme- und mitfahrwilligen Personen auf der Strasse kann deshalb technisch nicht erleichtert werden und muss über konventionelle Zeichengebung erfolgen.

Drittens ist eine Vektorisierung, d.h. die Aneinanderreihung von Standortdaten über die Zeit in einer ersten Phase nicht realistisch. Technisch ist dies zwar möglich. Die Vektorisierung löst jedoch durch die kleinen Intervalle zwischen den Lokalisierungen eine potentiell so starke Netzbelastung aus, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Mobilfunkunternehmen dies zulassen würden.

Alle drei Punkte bedeuten eine Einschränkung der Benutzerfreundlichkeit, stellen aber nicht unlösbare Probleme dar. Zusätzlich können sich die Rahmenbedingungen durch die technisch schnelle Entwicklung in relativ kurzer Frist ändern (z.B. Verbreitung GPS-fähiger Mobilfunkgeräte).

Die Akzeptanz von Mitfahrdiensten hängt im Wesentlichen vom Bedarf, vom Anreiz und von der Benutzerfreundlichkeit ab. Je kleiner der Bedarf ist, desto grösser müssen die Anreize sein. In der Schweiz kann nicht von einem akuten Bedarf ausgegangen werden. Diesem Umstand kann durch die Preisgestaltung und die Verbindung mit Zusatzanreizen und -diensten Rechnung getragen werden. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass sich die Benutzung von RMS nur langsam entwickelt. Die Benutzerfreundlichkeit wird zu Beginn des Projekts zwar ausreichend, aber nicht optimal sein, was die Benutzungsentwicklung zusätzlich behindert. Die Benutzerfreundlichkeit kann während der Laufzeit des Projekts auch mit Unterstützung der technischen Entwicklung laufend verbessert werden.

Alles in allem ist ein RMS-Dienst mit einzelnen gegenüber der ursprünglichen Idee veränderten Lösungsansätzen machbar, wird jedoch mindestens zu Beginn (d.h. in den ersten 2 bis 3 Jahren) tiefe Benutzungszahlen aufweisen.

Schlussfolgerungen: Das Bundesengagement hat sich gelohnt, weil nun eine gute Grundlage (Machbarkeitsstudie, Stand August 2007) besteht, die darlegt, mit welchen Schwierigkeiten und Hindernissen beim Aufbau eines mobiltelefonbasierten Fahrtenvermittlungssystems umgegangen werden muss. Diese Grundlage muss bei der Beurteilung von Projektgesuchen, die ein solches System aufbauen wollen, hinzu gezogen werden.

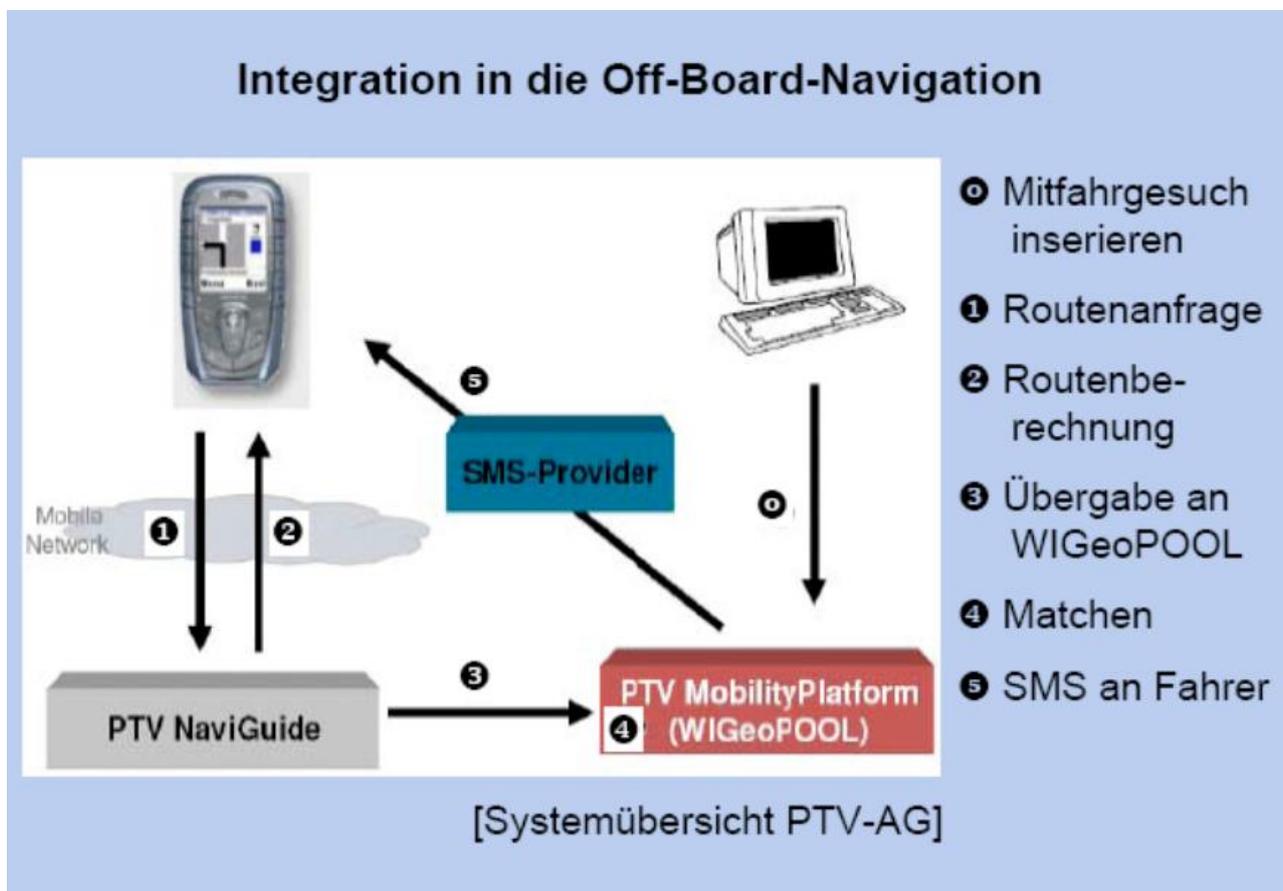
Gesuchseingaben, die in diese Richtung zielen, sollen aber nicht per se abgelehnt werden. Mobiltelefonbasierte Fahrtenvermittlungssysteme weisen gegenüber konventionellen internetgestützten Fahrtenvermittlungssystemen erhebliche Vorteile aus. Der wichtigste ist die zeitliche Flexibilität: Angebotene und nachgefragte Mitfahrgelegenheiten werden in Echtzeit dargestellt. Mit Smartphones können die angebotenen und nachgefragten Mitfahrmöglichkeiten auch einfach lokalisiert werden. Wenn Mitfahrzentralen in der Schweiz überhaupt eine Zukunft haben, dann gehört die Zukunft den mobiltelefonbasierten Fahrtenvermittlungssystemen (spontan, schnell, immer Griff bereit).

Es ist zu prüfen, wie die Erfahrungen aus dem Vorprojekt gezielt gestreut werden können. Es könnte bspw. eine Sitzung mit der Projektleitung (Universität Zürich, Sozialforschungsstelle, Jürg Artho) und Vertretern des DZM (ARE) einberufen werden, um das Vorgehen für die Diffusion der Projekterfahrungen zu besprechen.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=de>

<http://www.forschungsportal.ch/unizh/p9787.htm>



1.6 A scuola di mobilità

„A scuola di mobilità“ ist ein Didaktikprogramm für Schulen über nachhaltige Mobilität. Dass vollständige Programm wurde für Klassen der vierten Stufe der Tessiner Sekundarschulen (9. Schuljahr) entwickelt und erfolgreich angewendet.

Beteiligte: Projektleitung: Fondazione VEL, Mendrisio. Projektpartner und Sponsoren: Erziehungs-, Kultur- und Sportdepartement des Kantons Tessin.

Projektdauer: 01.09.2006 – 30.06.2008. **Stand:** Oktober 2008.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 262'501.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 66'000.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Energie BFE. Projektbegleitung: Daniel Brunner BFE.

Projektbeschreibung: Ausgangspunkt des Projekts ist das wachsende Interesse der Schüler zum Thema Mobilität sowie die Notwendigkeit, sie über die Konsequenzen einer irrationalen Mobilität zu sensibilisieren. Im Mittelpunkt des Projekts steht das Didaktikprogramm „A scuola di mobilità“. Ein didaktisches Kit enthält die Instrumente und die erforderlichen Unterstützungsmaterialien zur Durchführung des Programms für die Klassen der vierten Mittelstufe. Das Programm umfasst die Vorbereitungsphase, die Kernphase – darunter ein ganzer Tag zum Thema nachhaltige Mobilität – sowie eine Vertiefungsphase. Die Grundlage bildet das Konzept des Lernens über spielerische Tätigkeiten und Simulationen, welche die Schüler zum Mitmachen anregen sollen. In den Jahren 2004/2005 wurde zusammen mit dem Erziehungs-, Kultur- und Sportdepartement des Kantons Tessin und mit Unterstützung von EnergieSchweiz ein Experimentier-Kit für die Durchführung von „A scuola di mobilità“ geplant und produziert. Das Programm kam im Schuljahr 2006/2007 in den Schulen konkret zum Einsatz.

Ergebnisse: Das didaktische Kit wurde in einer Auflage von 40 Stück hergestellt und in einer ersten Phase in 12 Schulen durchgeführt (Schuljahr 2007/2008). In 11 weiteren Schulen wurde das Programm im Schuljahr 2008/2009 durchgeführt. Einige Schulen werden das Programm mit Hilfe des dafür entwickelten Handbuchs selbstständig durchführen. Zudem fand 2008 eine Informationsveranstaltung an der pädagogischen Hochschule des Kantons Tessin statt und im November wurde das Projekt im Rahmen der Lehrerfortbildung des Kantons Tessin vorgestellt.

Das didaktische Programm „A scuola di mobilità“ wird von Lehrern, Schülern und Fachexperten geschätzt. Als wertvoll werden der Inhalt und insbesondere die Originalität der spielerischen Form erkannt.

Schlussfolgerungen: Das Bundesengagement hat sich gelohnt. Das Programm ist bei den Schülern, Lehrern und Fachexperten gut aufgenommen worden.

Grundsätzlich sollte die Thematik aber einen festen Platz in den Lehrplänen aller Schulen der Schweiz erhalten. Die nachhaltige Mobilität könnte bspw. ein Bestandteil von BNE – Bildung für nachhaltige Entwicklung (u.a. ist die ARE-Sektion Nachhaltige Entwicklung daran beteiligt) sein. Das ARE kann versuchen, falls das Thema nicht schon Bestandteil ist, die Thematik in das BNE-Programm einfließen zu lassen. Zudem kann in Ansprache mit den Herstellern das didaktische Kit in deutscher und französischer Sprache hergestellt werden, um das Programm auch den Kantonen und Schulen in den anderen Landesteilen der Schweiz anzubieten.

Weitere Informationen:

<http://www.aren.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=de>

<http://www.infovel.ch/interna.asp?idarticolo=13185>



© www.infovel.ch

1.7 Velofon

„Velofon“ bezweckt den Aufbau und Betrieb einer Hotline für Velofahrende zwecks Erstellung einer systematisierten Problemdatenbank der Veloinfrastruktur z.H. der Behörden.

Beteiligte: Projektleitung: IG Velo Schweiz, Bern (neu Pro Velo Schweiz). Projektpartner und Sponsoren: Kantone; Gemeinden; Institutionen; Stiftung Veloland Schweiz; Koordinationsstelle Velostationen Schweiz.

Projektdauer: 01.09.2006 – 31.12.2007. **Stand:** Dezember 2008.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 52'500.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 21'000.- (geplant). Es wurden lediglich Zahlungen im Umfang von Fr. 9'430.- getätigt, da das Projekt nicht vollständig umgesetzt werden konnte (siehe Ergebnisse). Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Projektbegleitung: Gregor Ochsenbein ARE.

Projektbeschreibung: Die Erstellung und der Betrieb von Infrastrukturen für den Veloverkehr fallen in die Zuständigkeiten verschiedener Stellen wie Gemeinden, Kantone, öV-Betreiber und Private. Velofahrende (und solche die es werden wollen) haben Bedarf nach einer zweckmässigen und sicheren Infrastruktur, sowohl für den rollenden wie für den ruhenden Verkehr. Wenn Mängel festgestellt werden, sollen die Velofahrenden aus der ganzen Schweiz an eine zentrale Stelle gelangen und eine Meldung deponieren können, die entsprechend ihrem Stellenwert einzeln oder paketweise weitergeleitet wird.

Der erste Schweizer Veloklimatest, den die IG Velo Schweiz im Jahre 2005 durchgeführt hat, fand reges Interesse und zeigt, dass bei der Qualität der Veloinfrastruktur Handlungsbedarf besteht. Auf viele kleine Probleme (auf welche Velofahrer stark reagieren) wird kaum reagiert. Auf Seiten der Ersteller und Betreiber

von Infrastrukturanlagen besteht ein Interesse, die Bedürfnisse und Anliegen ihrer Kundschaft zu kennen. Damit lässt sich das vielerorts formulierte Ziel der Veloverkehrsförderung effektiv voranbringen.

Ergebnisse: Der von Pro Velo Schweiz erstellte Businessplan zeigt den Bedarf und die Machbarkeit der Problemdatenbank auf, ebenso die Kosten, die für den Aufbau, den Testbetrieb und den regulären Betrieb nötig sind.

Pro Velo Schweiz ist nicht in der Lage, die Finanzierungslücke zwischen diesem Betrag und dem von der Bundesseite zugesicherten Betrag zu decken, ist jedoch nach wie vor daran interessiert, das Velofon aufzubauen und zu betreiben.

Pro Velo Schweiz will einerseits eigene Mittel äufnen, um den Kickoff des Velofons zu ermöglichen. Andererseits soll eine Drittfinanzierung durch die Kantone (als Nutzer der Daten) und der Privatwirtschaft (im Sinne eines Sponsorings) erreicht werden. Bevor eine solche nicht gesichert ist, möchte der Vorstand von Pro Velo Schweiz mit der Umsetzung zuwarten.

Schlussfolgerungen: Das DZM ist nach wie vor an einem funktionierenden Velofon interessiert. Verbesserungen an der Veloinfrastruktur können das Velofahren sicherer und attraktiver machen und damit dazu beitragen, den Veloanteil am gesamten Verkehrsaufkommen zu steigern.

Anlässlich der 5. Ausschreibungsrunde (erste Ausschreibung im Rahmen der Konsolidierungsphase 2010 – 2014 des DZM) wurde das Projekt erneut eingereicht. Das DZM hat beschlossen, das Vorhaben grundsätzlich zu unterstützen. Das Gesuch wurde jedoch an das ASTRA (zuständige Langsamverkehrsstelle des Bundes) zur Finanzierung weitergeleitet. Sollte das ASTRA das Projekt nicht unterstützen können, wird es über das DZM finanziert.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=de>



1.8 Bürger-Nachtbus Herzogenbuchsee

Das Bürger-Nachtbusprojekt will für Nachheimkehrende (Zugsankünfte) auf dem Heimweg mehr Sicherheit durch taxiähnlichen Nachhausetransport bieten und dadurch Umsteigeeffekte auslösen.

Beteiligte: Projektleitung: Verein Nacht-Bürgerbus Herzogenbuchsee, Herzogenbuchsee. Projektpartner und Sponsoren: Gemeinde Herzogenbuchsee; Nachbargemeinden.

Projektdauer: 01.12.2006 – 31.12.2007. **Stand:** Dezember 2007.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 70'000.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 28'000.- (geplant). Es wurden keine Zahlungen getätigt, da das Projekt nicht umgesetzt werden konnte (siehe Ergebnisse).

Projektbeschreibung: An sieben Tagen in der Woche steht ab 22.04 und bis 01.09 Uhr für total neun Zugsankünfte (und diverse zeitlich passende Busankünfte) ein von ehrenamtlichen Bürgern chauffierter Nachtbus am Bahnhof Herzogenbuchsee bereit. Alle aussteigenden Fahrgäste können sich in einem definierten Perimeter mit dem Bürgerbus wie mit einem Taxi für einen bescheidenen Preis (2 Franken im Ort, 3 Franken für die Nachbardörfer) sicher nach Hause fahren lassen. Der Bus schafft Sicherheit ebenso auf dem Heimweg wie am Bahnhof, löst das Problem des fehlenden Taxis in Herzogenbuchsee und macht ganz allgemein den Schienen-öV attraktiver. Es wird mit einer Zusatznutzung der Züge abends von fünf Prozent, teilweise in

Ablösung von motorisiertem Individualverkehr, gerechnet. In bescheidenerem Ausmass ist das Angebot auch für Heimkehrende mit dem Bus am Bahnhof interessant.

Ergebnisse: Das Projekt wurde von der Gemeinde Herzogenbuchsee abgelehnt und konnte deswegen nicht umgesetzt werden.

Schlussfolgerungen: Bei Projekteingaben, die im Nachgang noch eine Zustimmung der Behörden erfordern, muss immer damit gerechnet werden, dass die Kredite verweigert werden. In diesem Fall hat auch die vorgängige Zusage des DZM den Entscheid der Behörden nicht positiv beeinflussen können (im Gegensatz zum Veloverleihsystem in Biel, wo die Zusage des DZM motivierend auf den Bieler Stadtrat gewirkt hat).

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04264/index.html?lang=de>



© Bürgerbus KRÖBU, www.trub.ch

2 Unterstützte Projekte 2007

2.1 aargaumobil

„*aargaumobil*“ dient der Realisierung einer Umsetzungsorganisation für die Implementierung von Massnahmen für das Mobilitätsmanagement im Kanton Aargau.

Beteiligte: Projektleitung: Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Aarau. Projektpartner und Sponsoren: Gemeinden; Unternehmen; Mobilitätsanbieter; weitere Verwaltungsabteilungen des Kantons Aargau; Interessensorganisationen im Kanton Aargau.

Projektdauer: 01.01.2007 – 31.12.2008 (geplant). Vertrag verlängert bis 31.12.2009. **Stand:** Dezember 2009.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 410'602.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 95'420.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Energie BFE. Projektbegleitung: Hermann Scherrer BFE.

Projektbeschreibung: Mobilitätsmanagement (MM) ist ein integrierter Bestandteil der im Herbst 2006 durch den Grossen Rat verabschiedeten Gesamtverkehrsstrategie „mobilitätAARGAU“ des Kantons Aargau. Das damit verfolgte Ziel ist, die effiziente Verkehrsabwicklung zu Gunsten des nicht motorisierten Verkehrs und des öV's sowie der kombinierten Mobilität zu beeinflussen und mit Anreizen und lenkenden Massnahmen („Software“) eine Entlastung bzw. Nutzungsoptimierung der Infrastruktur, vorab der Strassen („Hardware“) zu erreichen.

MM liefert dazu einen wesentlichen Beitrag, der optimal eingesetzt werden soll. *aargaumobil* ist dabei federführend und bewirkt, dass die Rolle, die ein Kanton im Bereich MM einzunehmen hat, erstmals in der Schweiz vorbildlich ausgestaltet wird. Damit wird das Projekt *aargaumobil* wegweisend für andere Kantone, die MM in ihre Verkehrspolitik einbinden wollen bzw. für die Umsetzung des Mobilitätsmanagements im Rahmen von Agglomerationsprogrammen.

Die operationellen Ziele von *aargaumobil* sind: MM in konkrete Verfahren und Prozesse von Sachpolitiken des Kantons und der Gemeinden einbinden; MM in der kantonalen Verwaltung etablieren; MM-Projekte initiieren und/oder deren Umsetzung durch Dritte unterstützen; Verwaltungsinterne und externe Akteure (Gemeinden, Unternehmen, Mobilitätsanbieter, Interessensorganisationen, etc.) über Handlungsmöglichkeiten des MM informieren und vernetzen.

Ergebnisse: Das Projekt hat verschiedene aussichtsreiche Ansätze und Produkte hervorgebracht:

- Bei der für die Baubewilligungsprozesse zuständigen Abteilung wurde mit dem neuen Triagekriterium „mehr als 60 Parkplätze“ ab anfangs 2008 sichergestellt, dass relevante Baugesuche explizit der Beurteilung zum Thema Mobilitätsmanagement zugeführt werden.
- Raumplanerische Prozesse werden im Rahmen der VIK-Geschäfte (VIK = Verwaltungsinterne Konferenz) durch den Vertreter der Abteilung Verkehr der Beurteilung zum Thema Mobilitätsmanagement zugeführt.

- Durch die Geschäftsstelle von *aargaumobil* konnten Inputs zuhanden der Revision des Baugesetzes (Ersatzabgabe Pflichtparkplätze, autoarmes Wohnen) eingebracht werden.
- Im Rahmen von raumplanerischen Prozessen wurden Inputs zur Integration des Mobilitätsmanagements in die gesetzlichen Grundlagen von Gemeinden eingebracht. Parallel zur Revision des Baugesetzes wurde durch die AVK (Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt) und die Stadt Zofingen ein Leitfaden zur Erstellung eines kommunalen Gesamtplans Verkehr in Auftrag gegeben.

Schlussfolgerungen: Das Bundesengagement hat sich gelohnt. *aargaumobil* ist hinsichtlich der Komplexität und des zu erwartenden Nutzens für eine nachhaltigere Mobilität eines der besten Projekte, das durch das DZM mitfinanziert wurde.

Die am DZM beteiligten Ämter, insb. ARE und BFE können und sollen das Projekt bzw. daraus hervorgegangene Erfolg versprechende Lösungen im Rahmen ihrer Kommunikationsaktivitäten und via ihr Kontaktnetz als gute Beispiele promoten, z.B. im Rahmen von EnergieSchweiz für Gemeinden (Energiestadt).

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=de>

<http://www.aargaumobil.ch>

<http://www.ag.ch/verkehr/de/pub/>

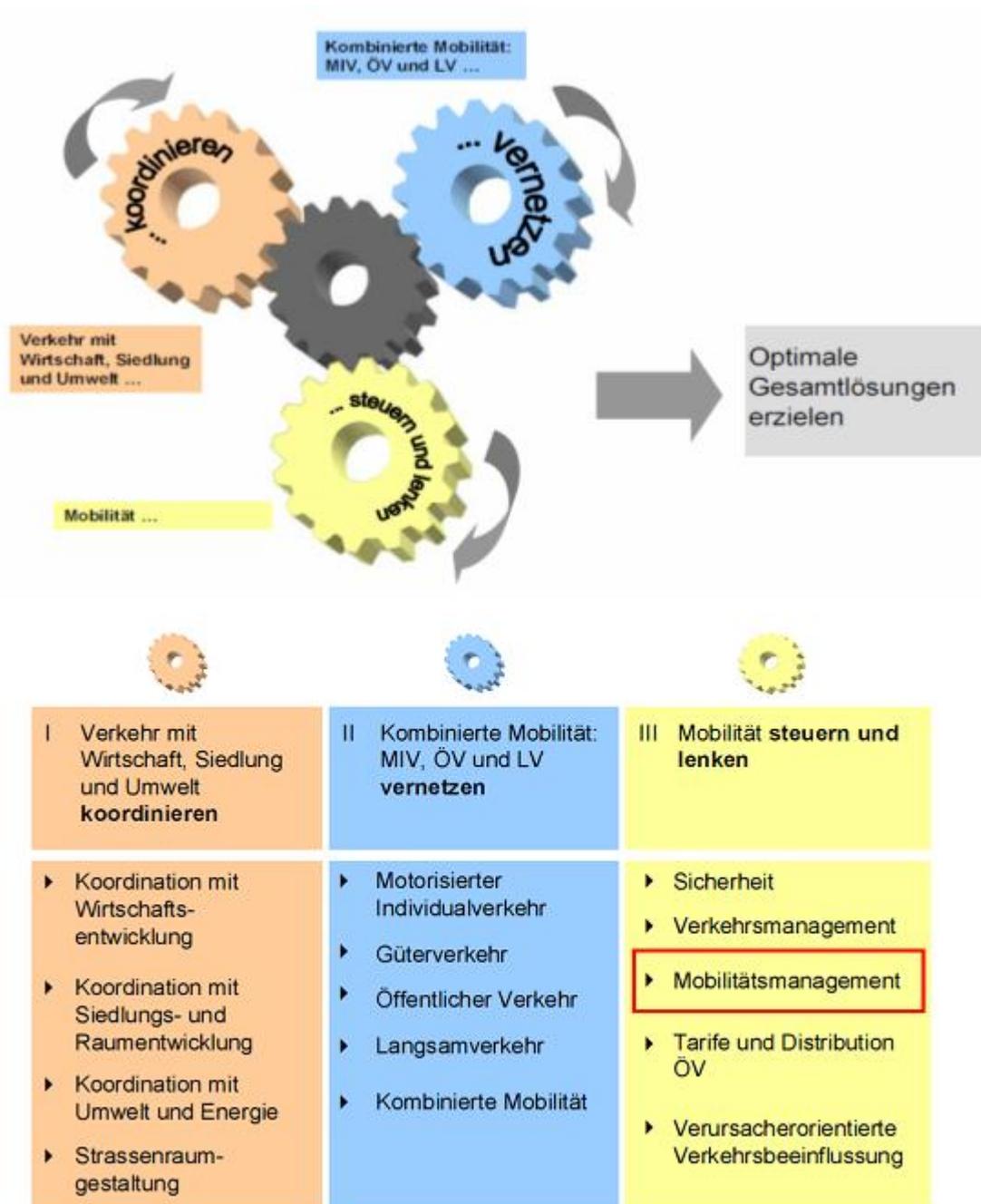


Abb.: Die drei Hauptausrichtungen der Verkehrspolitik des Kantons Aargau
 © Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau

2.2 Business Case „Gemeindeauto“

Automatisiertes CarSharing von Gemeindefahrzeugen kombiniert mit einem vereinfachten System für Reservation und Abgabe von SBB-GA-Tageskarten insbesondere in peripheren Gebieten.

Beteiligte: Projektleitung: Mobility Solutions AG (ein Unternehmen der Schweizerischen Post), Bern. Projektpartner und Sponsoren: Mobility CarSharing Schweiz; Deutsche Bahn AG.

Projektdauer: 01.03.2007 – 31.07.2008. **Stand:** Juli 2008.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 344'524.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 137'810.- (mit Auflagen zugesichert). Es wurden keine Zahlungen getätigt, da die Auflagen nicht erfüllt und das Projekt nicht umgesetzt werden konnte (siehe Ergebnisse).

Projektbeschreibung: Das Mobilitätsmanagement in den Städten und deren Agglomerationen ist heute umfassend und hochgradig vernetzt. Die erfolgreiche Implementierung des Carsharing während den vergangenen 20 Jahren hat vorwiegend in diesen Zentren stattgefunden. Zu verdanken ist dies einem zunehmend perfektionierten Schnittstellenmanagement. In den Kerngebieten sind Carsharing-Fahrzeuge meistens innerhalb von zehn Minuten erreichbar. In den peripheren Gebieten ist die Lage gegenteilig. Auf den ÖV-Linien lastet zunehmend der Druck zu geringeren Defiziten. Dies führt dazu, dass vermehrt Zuglinien zugunsten von Buslinien aufgehoben werden. Der öffentliche Verkehr stellt aber gerade in diesen Gebieten die einzige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Gleichzeitig existiert in der Schweiz ein hoher Grad an Motorisierung. Viele Zweitautos werden nur zu Bruchteilen ausgelastet.

Was bis jetzt in den peripheren Gebieten noch kaum zum Zuge kam, war das Carsharing. Zu geringe Zahl an Stammkunden und starke Nachfrageschwankungen haben einen rentablen Betrieb von Fahrzeugstandorten in ländlichen Regionen verunmöglicht. Im Lösungsansatz geht es darum, neue Fahrzeugstandorte in peripheren Gebieten durch kooperatives Management zu rentabilisieren. Nicht wie bisher findet die Beziehung zwischen der Anbieterin des Carsharings und dem Endkunden statt. Neu treten die Gemeinden als Besteller auf und mieten die Fahrzeuge mittel- bis langfristig. Als Kunden setzen die Gemeinden die Fahrzeuge selber ein und als Mittler vermieten sie diese an weitere Nutzer. Mit diesem Modell kann gerade in Gemeinden mit geringer ÖV-Abdeckung zusätzliche Mobilität geschaffen werden. Zudem kann durch die Integration des GA's in das Modell, der motorisierte Individualverkehr reduziert werden.

Ergebnisse: Mit den SBB, deren Beteiligung für einen Projektstart Voraussetzung war, konnte keine marktaugliche Vereinbarung bezüglich einer automatisierten GA-Abgabe getroffen werden, weshalb das Projekt nicht weiter verfolgt werden konnte.

Schlussfolgerungen: Die Idee ist grundsätzlich gut und sollte weiter verfolgt werden. Ein finanzielles Engagement des DZM kommt aber erst in Frage, wenn die Unterstützung aller notwendigen Partner zugesichert ist. Das DZM wird ähnlichen Initiativen weiterhin positiv gegenüber stehen.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=de>



© Mobility Solutions AG / Die Post

2.3 IG bus alpin

Die „IG bus alpin“ schafft eine Akteurplattform für die Verbesserung der öV-Erschliessung touristischer Ausflugsziele in den Alpen.

Beteiligte: Projektleitung: Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB, Bern. Träger National, Projektpartner und Sponsoren: Verkehrs-Club der Schweiz VCS; Schweizer Alpen-Club SAC; PostAuto Schweiz AG; Pro Natura; Pro Val Lumnezia; Landschaftspark Binntal; Töbel Tourismus; Gemeinde Bürchen; Förderverein Region Gantrisch; Transa Backpacking AG; Schweizer Wanderwege SAW; Amt für Wirtschaft und Tourismus des Kantons Graubünden; Tourismusvereine Lumnezia, Sumvitg, Blenio; Postauto Ilanz; Autotour; Autolinee Bleniese SA; Blenio Turismo; Gemeinde Vrin; Dienststelle für Wirtschaftsentwicklung des Kantons Wallis, Loterie Romande und weitere.

Projektdauer: 01.05.2007 – 31.12.2009. **Stand:** Dezember 2009.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 166'000.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 64'400.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Umwelt BAFU. Projektbegleitung: Rita Wyder BAFU.

Projektbeschreibung: Mit dem Pilotprojekt Alpentäler-Bus/bus alpin wurden ab 2005 in den vier Pilotregionen Moosalp VS, Greina GR/TI, Binntal VS und Gantrisch BE öV-Angebote aufgebaut und während der beiden Versuchsjahre 2006 und 2007 getestet. Der Versuch war erfolgreich: Der Betrieb wird in allen vier Pilotregionen weitergeführt. Durch die IG bus alpin werden ab 2008 die Aktivitäten bei der Erschliessung des „letzten Kilometers“ im öffentlichen Verkehr fortgesetzt und weitere Regionen im Schweizer Berggebiet beim Angebotsaufbau, der Vermarktung und Finanzierung unterstützt.

Ergebnisse: In den beiden Versuchsjahren 2006 und 2007 wurden 23'000 Fahrgäste transportiert, circa 2.3 Mio. Franken zusätzlicher Mehrwert in den Regionen geschaffen und rund 100 Tonnen CO₂ eingespart. Das Internet-Portal www.busalpin.ch ist seit Frühling 2008 online. Die touristischen Angebote mit sämtlichen Fahrgastinformationen zu den ehemaligen Pilotregionen Gantrisch, Greina, Binntal und Moosalp (neu auch mit einem RailAway-Angebot – Moosalp-Raclette) sowie zu den neu hinzugewonnenen Regionen Alp Flix, Chasseral und Thal sind online verfügbar. Das Internet-Portal der IG bus alpin wurde im 2009 von über 11'000 unterschiedlichen Nutzern aufgerufen. Deutlich mehr als prognostiziert. Durch kontinuierliche Vermarktungsaktivitäten soll das Portal zur Geheimtipp-Adresse für Naturtourist/-innen werden.

Im Betriebsjahr 2008 wurden in fünf Regionen 18'000 Fahrgäste transportiert. Dabei konnten die Frequenzen des Versuchsbetriebs der Jahre 2006 und 2007 gehalten werden. Im Winter 08/09 konnte der bus alpin in den Regionen mit Winterangeboten sogar noch zulegen: Der „Schneebus“ in der Region Gantrisch erreichte mit knapp 2'500 transportierten Wintersportler/-innen fast sein Rekordergebnis aus dem Winter 2006. Der „Snow-Bus“ von Neuenburg nach Bugnentes in der Region Chasseral wurde von rund 1'500 Personen benützt, was ebenso eine Verbesserung des Vorjahresergebnisses bedeutet. Mit mehr als 30 Personen war die Auslastung der Busse ausserordentlich hoch. In allen Regionen konnte ein Total von plus 45 % transportierter Personen erreicht werden.

Betriebsjahr 2009: In mittlerweile sieben Regionen des Schweizerischen Berggebietes (Region Gantrisch, Region Moosalp, Regionalpark Chasseral, Landschaftspark Binntal, Region Greina, Region Alp Flix und

Naturpark Thal) wurden total 23'000 Wandernde, Ruhesuchende und Wintersportler/-innen transportiert. Ab 2010 ist die Interessengemeinschaft für die öV-Erschliessung touristischer Ausflugsziele selbsttragend.

Schlussfolgerungen: Das Bundesengagement hat sich gelohnt. Im Bereich Freizeitverkehr ist dieses Projekt eines der besten vom DZM mitunterstützten Projekte. Ein weiteres Bundesengagement ist für die bereits beteiligten Regionen nicht nötig. Das DZM könnte aber die IG bus alpin darin unterstützen, weitere Regionen anzufragen und zum Mitmachen zu motivieren.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=de>

<http://www.busalpin.ch>



© www.busalpin.ch

2.4 Mobilitätsmanagement auf der Strecke Saas-Fee – Visp

Mittels Einbezug sämtlicher relevanter Akteure wurden konkrete Massnahmen für eine effizientere und nachhaltigere Verkehrsabwicklung auf der Strecke Saas-Fee – Visp erarbeitet und erprobt. Neue Ansätze für Saas-Fee standen dabei im Vordergrund.

Beteiligte: Projektleitung: Rundum mobil GmbH, Thun. Projektpartner und Sponsoren: Dienststelle für Energie des Kantons Wallis; Gemeinde Saas-Fee; Gemeinde Visp; Mobility CarSharing; Schweizerische Bundesbahnen SBB, Matterhorn Gotthard Bahn MGB; PostAuto Schweiz AG, Region Oberwallis; Saas-Fee Tourismus; Hotelierverein Saas-Fee.

Projektdauer: 01.05.2007 – 31.12.2008. **Stand:** Juni 2009.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 115'000.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 38'000.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Projektbegleitung: Gregor Ochsenbein ARE/Peter Schild ARE.

Projektbeschreibung: Saas-Fee ist von einer zunehmenden Verkehrs- und Parkplatzproblematik (zentrales Parkhaus) betroffen: hoher Zweitwagenbestand, steigender Tourismus- und Pendlerverkehr. Für die Verlagerung weg von der Strasse fehlt ein auf die Bedürfnisse von Pendlern (z. B. Schulen, Betriebe mit Schichtarbeit, Gastgewerbe und Spitäler mit Früh- und Spätschichten) vor allem in Randzeiten abgestimmtes Ange-

bot. Zudem können mit einer attraktiven öV-Anreise Touristen motiviert werden, ohne Auto anzureisen. Positive Aspekte des öV's sind die Aufwertung des Knotens Visp mit der NEAT, neue Gästeprodukte mit integrierter öV-Anreise/Gepäcktransport (z. B. schnelles Reisegepäck SBB) und die steigende Zahl von Klein-
gütertransporten (Expresssendungen). Mit diesen Rahmenbedingungen will Saas-Fee Massnahmen treffen, den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu ändern. Der zweite Fokus liegt auf der Mobilität vor Ort, die stark von den Elektrofahrzeugen im Ort selbst geprägt ist. Das übergeordnete Ziel ist die Stärkung der Marke als autofreie Destination.

Ergebnisse: Im Zusammenhang mit der NEAT-Eröffnung wurde der öffentliche Verkehr gestärkt. Im Rahmen des Projekts wurden Verbesserungen im Bereich Gepäcktransport, Druckmaterialien, Besucherleitung und Verfügbarkeit des Mobilitätsangebots geprüft und umgesetzt. Ein wichtiger Baustein war die Eröffnung eines Mobility CarSharing-Standorts in Saas-Fee.

Hervorzuheben ist, dass die Erweiterung des Tagesgepäcktransportnetzes in Richtung UNESCO Weltkulturerbe, nach Leukerbad und ins Lötschental auf Grund der Analysen und der Zusammenarbeit mit der SBB-Logistik im Rahmen des Projekts Mobilitätsmanagement auf der Strecke Saas-Fee – Visp zu Stande kam. Das Projekt hat im Bereich Gepäcktransport zu einem Multiplikatoreffekt im Oberwallis geführt.

Massnahmen wie Carsharing, Mobilitätsmanagement in Betrieben oder Sensibilisierung der Bevölkerung zeigen erst mittel- bis langfristig Wirkung. Die Verkehrsmessungen zeigen aber, dass der MIV seit Jahren stagniert und gleichzeitig die Frequenzen des öV steigen.

Zur besseren und schnelleren Information der Anreisenden wird ein Betriebsleitsystem in den Postautos eingeführt, das die Bekanntgabe von Echtzeitdaten an die Reisenden ermöglicht. Ein Konzept für eine Mobilitätszentrale mit einem einheitlichen Auftritt von Busterminal, Tourismusbüro und Parkhaus sowie erleichtertem Zugang zu den diversen Mobilitätsangeboten liegt vor. Der Gemeindeantrag für eine entsprechende Machbarkeitsstudie in Verbindung mit einem Besucherleitsystem erfolgt im Verlauf des Jahres 2010.

Schlussfolgerungen: Das Bundesengagement hat sich bewährt. Es soll auch weiterhin möglich sein, dass sich das DZM an Projekten mit ähnlicher Ausrichtung beteiligt. Der Fokus auf eine bestimmte, stark belastete Strecke macht bei diesem Beispiel Sinn. Es gibt noch zahlreiche weitere Strecken, die mit ähnlichen Problemen zu kämpfen haben und von den Erfahrungen aus diesem Projekt profitieren können.

Das DZM muss einen Weg finden, um die Erfahrungen aus diesem Pilotprojekt gezielt zu streuen. Es könnte bspw. eine Sitzung mit der Projektleitung (Rundum mobil, Thun, Gerhard Schuster) und Vertretern des DZM (ARE und BFE) einberufen werden, um das Vorgehen für die Diffusion der Projekterfahrungen zu besprechen.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=de>

<http://www.rundum-mobil.ch/downloads>



Typisches Elektrofahrzeug



Mobility Standorte in Visp (Bahnhof)

© Rundum mobil GmbH

2.5 Nachhaltiges Mobilitätsmanagement für grössere Baustellen

Während der Sanierung der Hofstettenstrasse (Gemeinde Thun) im Sommer 2007 wurden mit dem Projekt Nachhaltiges Mobilitätsmanagement für grössere Baustellen neue Ansätze zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens erprobt.

Beteiligte: Projektleitung: Rundum mobil GmbH, Thun und PTV Swiss AG, Bern. Projektpartner und Sponsoren: Kanton Bern, Oberingenieur Kreis I; Gemeinde Hilterfingen; Gemeinde Oberhofen; Stadt Thun; STI Verkehrsbetriebe; Genossenschaft Migros Aare; Velo-, Autokurier Thun; Vision Bike; Gafner Transporte; Stiftung Klimarappen; EnergieSchweiz für Gemeinden.

Projektdauer: 01.05.2007 – 31.08.2007. **Stand:** Dezember 2007.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 185'718.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 50'000.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Projektbegleitung: Gregor Ochsenbein ARE/Peter Schild ARE.

Projektbeschreibung: Das Projekt wählt Verkehrssituationen in einer Region, welchen eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird (Hot Spots), um Ansätze für ein neues Mobilitätsverhalten durchzusetzen. Im Zentrum steht die Promotion innovativer Mobilitätsangebote über vorhandene lokale Strukturen.

In einem Pilotversuch in der Region Thun werden die neuen Elemente des Mobilitätsmanagements getestet und optimiert, um die Voraussetzungen für eine Multiplikation in andern Regionen zu schaffen. Einbezogene Hot Spots sind mindestens eine Baustelle in Thun, welche im Sommer 2007 zu massiven Verkehrsbehinderungen führen wird, und ein grosses Einkaufszentrum, welches wegen eines Umbaus eine besonders prekäre Parkplatzsituation haben wird.

Das Massnahmenpaket umfasst Carpooling (RideShare), Carsharing (Mobility), Park+Ride, Spezialabos für den ÖV, Hauslieferdienst, Velobereitstellung und Förderung von Elektrovelos, etc.

An folgenden Einzelzielen lässt sich der Projekterfolg messen: Erhöhung Besetzungsgrad der Autos, Beeinflussung des Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs, Förderung der kombinierten Mobilität, Vermeidung unnötiger Fahrten.

Ergebnisse: Caféschiff AEK 1826: Das Pendlerschiff war ein voller Erfolg. Insgesamt fanden 49 Fahrten statt und es wurden fast 3900 Personen transportiert.

STI Hangbus: In den Monaten Juni, Juli und August konnte beim Hangbus eine signifikante Steigerung der Frequenzen erreicht werden. Das Produkt Hangbus war sehr erfolgreich. Die Passagierzahlen konnten wesentlich erhöht werden und sind konstant höher als vor der Baustellenzeit.

Kurier-Hauslieferdienst: Im Jahr 2007 konnte eine leichte Steigerung der Lieferungen ans rechte Thunerseeufer festgestellt werden. Ob die Zunahme im Zusammenhang mit der Bautätigkeit stand, konnte nicht ermittelt werden. Die Ausweitung des Hauslieferdienstes an das rechte Thunerseeufer ist definitiv eingeführt worden.

Velostation Bahnhof Thun: Für die Velostation am Bahnhof Thun konnte durch die Kampagne kein zusätzlicher Nutzen generiert werden.

Vision Bike-mal mit dem Velo statt...: Das Produkt hat sich positiv auf das Geschäft ausgewirkt. Es konnten aufgrund dieses Angebots zusätzliche Flyer-Verkäufe getätigt werden.

Thun rollt-Gratis-Veloverleih: Das Angebot wurde gut genutzt.

SpediThun-Warentransporte: Pro Tag wurde von SpediThun durchschnittlich eine Fahrt mit einem Kleinlastwagen ans rechte Thunerseeufer durchgeführt. Mit dem Produkt SpediThun konnten pro Tag durchschnittlich 6 -12 LKW-Fahrten eingespart werden. Das Angebot wird auch in Zukunft weitergeführt.

Mobility CarSharing - neuer Standort in Hilterfingen: Durch den neuen Standort in Hilterfingen konnten zusätzliche Kunden, vor allem aus der Gemeinde Oberhofen, gewonnen werden. Der Standort wird definitiv eingeführt.

RideShare - Online-Vermittlung von Fahrgemeinschaften: Unter den eingegebenen Fahrtwünschen konnte nur eine einzige regelmässige Fahrgemeinschaft vermittelt werden. Die an dieses Produkt geknüpften Erwartungen konnten nicht erfüllt werden. Die Idee wurde zwar überall positiv aufgenommen, aber die Hürde, das neue Angebot selbst zu nutzen, war grösser als erwartet. Es müssten eine wesentlich längere Vorlaufzeit für die Kommunikation und grössere finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Gesamtfazit ganzes Projekt: Während der Baustellenzeit wurde eine Reduktion von 1000 Fahrten erreicht. Eine längerfristige Beeinflussung und Erhöhung des Besetzungsgrades bei Autos konnte nicht festgestellt werden.

Schlussfolgerungen: Das Bundesengagement hat sich im grossen und ganzen bewährt. Es soll auch weiterhin möglich sein, dass das DZM Projekte mit ähnlicher Ausrichtung unterstützt. Ein solcher Ansatz kann auch bei weiteren Baustellenphasen angewendet werden.

Das DZM muss einen Weg finden, um die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt gezielt zu streuen. Es könnte bspw. eine Sitzung mit der Projektleitung (Rundum mobil, Thun, Gerhard Schuster) und Vertretern des DZM (ARE und BFE) einberufen werden, um das Vorgehen für die Diffusion der Projekterfahrungen zu besprechen.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=de>



© Rundum mobil GmbH

2.6 Netzwerk für Wohnen + Mobilität

Das „Netzwerk für Wohnen + Mobilität“ soll eine Austauschplattform für das Mobilitätsmanagement bei neuen Wohnbauten, insbesondere unter dem Blickwinkel von verkehrsarmen Wohnen, errichten.

Beteiligte: Projektleitung: Fussverkehr Schweiz, Zürich. Projektpartner und Sponsoren: Hochschule Rapperswil HSR, Abteilung Raumplanung; Tiefbauamt der Stadt Zürich; Privatpersonen.

Projektdauer: 01.04.2007 – 31.12.2008 (geplant). Vertrag verlängert bis 31.12.2009. **Stand:** Oktober 2010.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 49'926.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 19'000.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Projektbegleitung: Martin Vinzens ARE.

Projektbeschreibung: Der Aspekt Mobilität soll beim Wohnen ein höheres Gewicht erhalten. Entsprechend dem „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ ist auch ein „Mobilitätsmanagement bei Wohnbauten“ sinnvoll und möglich. Im Zentrum des nachhaltigen Wohnens steht das autofreie/autoarme Wohnen. Entsprechende Voraussetzungen und eine breitere Erfahrungspalette müssen jedoch noch geschaffen werden. Die gesellschaftliche Akzeptanz und die Sensibilisierung für Wohnen ohne Auto soll gestärkt und die gesetzlichen Hindernisse beseitigt werden. Das geplante Netzwerk dient dem Kommunikations- und Informationsaustausch sowie der Weiterentwicklung des Themas.

Das geplante Netzwerk Wohnen + Mobilität richtet sich vor allem an die öffentliche Hand, Bauträger, Investoren, Planende, Bau- und Mietrechtsspezialisten, Ökonomen, usw. Es sollen Partner vernetzt, Hindernisse diskutiert und Lösungsansätze aufgezeigt werden.

Massnahmen: Regelmässiger Informations- und Erfahrungsaustausch, Aufarbeitung von Grundlagen, Aufbau und Betreiben einer Internetplattform (www.wohnenplusmobilitaet.ch), Durchführung von Fachtagungen und Fachexkursionen, Formulierung von weiterführenden Arbeiten, Beschaffung von Geldmitteln für die weiteren Arbeiten.

Ergebnisse: Der Aufbau des Netzwerkes Wohnen + Mobilität hat sich aufgrund verschiedener Faktoren etwas verzögert bzw. verlangsamt. Die verschiedenen in Vorbereitung stehenden Projekte und die Entwicklung der entsprechenden gesetzlichen Grundlagen und Regelungen kommen nur langsam voran. Das Interesse an einer kontinuierlichen Zusammenarbeit und einem Informationsaustausch ist zwar vorhanden, doch besteht zurzeit noch kein Bedarf, die Zusammenarbeit und den Informationsfluss auf eine institutionalisierte und regelmässige Stufe zu heben.

Das Netzwerk Wohnen + Mobilität konnte im Jahr 2010 ein neues Projekt starten unter dem Titel: „Verkehrssparen in Siedlung und Quartier - wohnungsbezogene Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft“. Mit dem Projekt werden vertiefte Kenntnisse und Handlungsmöglichkeiten bezüglich Reduktion der wohnungsbezogenen Mobilität untersucht. Das Projekt liefert damit einen Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft, welche von der Zürcher Bevölkerung als Zielgrösse gutgeheissen wurde. Projektpartner sind neben der Stadt Zürich, der Schweizerische Verband für Wohnungswesen (Sektion Zürich), die Hochschule Rapperswil (HSR), der Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Fussverkehr Schweiz und der Club der Autofreien. 28 Studierende der HSR erarbeiten im Rahmen eines Studienprojektes je einen Mobilitätsplan für sieben Genossenschafts-Wohnsiedlungen in der Stadt Zürich. Dieser Mobilitätsplan besteht aus einer Bestandsaufnahme mittels Umfrage und Erhebungen vor Ort, einer Potenzialabklärung und einem Set von möglichen Massnahmen.

Die Massnahmen sollen - soweit realisierbar und möglich - zusammen mit den Genossenschaften und der Stadt Zürich umgesetzt werden. Ist das Vorgehen erfolgreich, sollen in den folgenden Jahren Mobilitätspläne für weitere Siedlungen erstellt werden.

Schlussfolgerungen: Das Projekt hat im Unterstützungszeitraum durch das DZM wenig konkrete Ergebnisse hervor gebracht. Dies liegt mitunter auch am momentan noch zu schwachen politischen Willen. Es wird sich weisen, ob das geplante Vorhaben „Verkehrssparen in Siedlung und Quartier“ in den Stadt Zürich umgesetzt werden kann. Sollte die Umsetzung der Massnahmen zu Stande kommen, kann von einer gewissen Signalwirkung ausgegangen werden.

Die Thematik ist wichtig und sollte weiter bearbeitet werden. Das Netzwerk ist aber noch zu klein.

Das ARE könnte allenfalls über die RPG-Revision oder bei der Anpassung der Weisung zum Kantonalen Richtplan erreichen, dass das Thema im Gesetz oder in den Richtplänen einen Platz erhält.

Weitere Informationen:

<http://www.aren.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=de>

<http://www.wohnenplusmobilitaet.ch>



© www.wohnenplusmobilitaet.ch

2.7 e-covoiturage.ch

„e-covoiturage.ch“ ermöglicht die Promotion und ein Praxistest eines Carpoolingangebots für Alltag, Firmen und Veranstaltungen im Raum Lausanne.

Beteiligte: Projektleitung: Association e-covoiturage.ch, Assens. Projektpartner und Sponsoren: Kanton Waadt.

Projektdauer: 02.02.2005 – 30.06.2008. **Stand:** November 2010.

Finanzierung: Gesamtkosten Phasen 1 und 2: Fr. 59'966.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 23'341.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Projektbegleitung: Gregor Ochsenbein ARE/Peter Schild ARE.

Projektbeschreibung: Die erste Projektphase wurde im Juni 2008 abgeschlossen. Im Schnitt wurde die Webseite pro Monat ca. 2500 Mal aufgerufen. Die Webseite ist neu auch in englischer Sprache verfügbar. Die Anzahl der eingeschriebenen Mitglieder hat die 5000er-Marke überschritten. Ausserdem wurden verschiedene Informationsmaterialien zusammengestellt und an die Öffentlichkeit und Unternehmen verteilt. Zusätzlich wurden in einigen Unternehmen der Romandie Informationsveranstaltungen durchgeführt.

Nach der ersten Werbekampagne im November 2007, gelangte die Projektleitung zur Überzeugung, dass die Werbung in den Medien nur zeitweise eine Erhöhung der Besuche auf der Internetseite erzeugt. Darum hat der Verein ab Juni 2008 eine zweite Phase unternommen, um sein Hauptziel zu erfüllen: eine Mehrheit von Personen für das Carpooling zu sensibilisieren und gleichzeitig den Internetservice für individuelle Benutzer und Unternehmen zu verbessern. Während dieser zweiten Phase wurde die Sicherheit der Internetseite überprüft, ein SMS-Meldesystem entwickelt und ein Info-Dossier für Unternehmen entworfen. Es kann festgestellt werden, dass eines der Hauptziele schon erreicht wurde: Die Statistik zeigt eine Durchschnittssteigerung von 38 % der Besuche auf der Webseite im Verhältnis zum vorigen Jahr sowie 1762 neue Mitglieder im 2008. Ausserdem werden diese Massnahmen zu weiteren Vereinbarungen mit Unternehmen und zur verstärkten Zusammenarbeit mit örtlichen Veranstaltungen führen.

Ergebnisse: Eingeschriebene Mitglieder Stand November 2010: 7701 (Steigerung von 30 % im Vergleich zum Vorjahr); Registrierte Strecken Stand November 2010: 1771; Hits auf die Website Stand November 2010: Im Schnitt wird die Website 4360 Mal pro Monat aufgerufen (Steigerung von durchschnittlich 330 Hits pro Monat im Vergleich zum Vorjahr). In der Regel wird der Carpooling-Dienst in den Sommermonaten stärker nachgefragt als im Winterhalbjahr. Ein grosser Teil der Nutzenden sind Jugendliche und junge Erwachsene. Zwischen Januar und November 2010 haben 72 Veranstalter (bspw. Musikfestivals) mit der Association e-covoiturage.ch zusammen gearbeitet. Während dieser Periode wurden 2442 Webseitenzugriffe seitens der Veranstaltungsbesucher gezählt. Am häufigsten nachgefragte Verbindungen: Waadt – Waadt: 41,5 %, Waadt – Freiburg: 10.5 %, Waadt – Genf: 7,5 %. Partnerschaften mit Unternehmen Stand November 2010: Total 25 Partnerschaften. Seit September 2010 arbeiten zudem 29 Gemeinden der Region Glâne-Veveysse mit der Association e-covoiturage.ch zusammen.

Schlussfolgerungen: Es muss festgestellt werden, dass der Dienst seit Bestehen immer noch zu wenig genutzt wird. Dies trotz der sehr umfangreichen Marketingmassnahmen seitens der Projektleitung und der starken Präsenz im öffentlichen Raum. Ein internetgestütztes Fahrtenvermittlungssystem ist zu statisch und somit gegenüber mobiltelefonbasierten Systemen klar im Nachteil. Zukünftig will auch die Association e-covoiturage.ch eine mobiltelefonbasierte Fahrtenvermittlung anbieten.

Das DZM sollte sich an weiteren internetgestützten Fahrtenvermittlungssystemen nicht mehr beteiligen. Wenn Fahrtenvermittlungsdienste in der Schweiz überhaupt eine Zukunft haben, ruhen die Hoffnungen auf den dynamischen mobiltelefonbasierten Systemen, welche die angebotenen und nachgefragten Mitfahrmöglichkeiten in Echtzeit darstellen. Ausserdem können bspw. Unternehmen ohne grossen Aufwand hausinterne Fahrgemeinschaften bilden.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04266/index.html?lang=de>

<http://www.e-covoiturage.ch/index2.php?langue=d>



Sparen Sie beim Fahren

E-CARSHARING.CH

STARTSEITE | MITFAHRGEGELENHEIT SUCHEN | EINE MITFAHRGEGELENHEIT ANBIETEN | GRATIS EINSCHREIBEN | NEWS

FR | DE | EN | IT | ES

IHR KONTO

Benutzername:

Passwort:

Passwort vergessen?
 Registrieren Sie sich kostenlos

INFORMATIONEN

- Wie funktioniert es?**
- FAQ
 - Kostenrechner
 - Eco-Rechner
 - Hilfe
 - Geschäftsbedingungen
- Wer sind wir?**
- Der Verein
 - Kontakt
 - Links
- Sprechen Sie davon!**
- Download
 - Diese Seite bekanntmachen
- Newsletter**
- Abonnieren Sie sich!

NEWS

Alle Nachrichten >>

MITFAHRANGEBOTE SUCHEN

Carsharing heisst:

Gemeinsam in ein Auto zu steigen um zusammen zur Arbeit, an eine Veranstaltung oder woandershin zu fahren.

Unsere Webseite bietet Ihnen: einen kostenlosen Service, eine Sparmöglichkeit bei den Fahrkosten, einen Beitrag zur Reduzierung der Umweltverschmutzung, eine Gemeinschaft von Mitfahrern. Geben Sie Ihr eigenes Inserat ein, oder finden Sie eine Mitfahrgelegenheit.

Abfahrt:

Ankunft:

Registrieren Sie sich kostenlos und profitieren Sie von einer einmaligen, ökologischen Transportart!

SMS CARSHARING SERVICE! 20Rp/sms Eine schnelle und einfache Art, auch ohne online-Einschreibung einen Fahrer / Mitfahrer zu finden. Senden Sie Ihre Antwort an die 959 (nur für die Schweiz)

Strecke	Datum	Typ	Antwort an die 959 senden
BELMONT - ASSENS	25/11/10	Mit Fahrzeug	Antworten Sie mit ECOVO CHAT43 + Mitteilung
LAUSANNE - BERNE	25/06/20	Mit Fahrzeug	Antworten Sie mit ECOVO CHAT1 + Mitteilung

1

glane-veveyse-covoiturage.ch
voyageons futé!

FE3
voir les trajets >>

coop
Pour moi et pour toi.
Le covoiturage encouragé par la Coop d'Allaman >
Commandez votre macaron >

littoral centre

UNTERNEHMEN

Dienstleistung für Firmen
Ihre personalisierte Seite zu einem konkurrenzlosen Preis! >>

VERANSTALTUNGEN

SKI WORLD CUP INTERNATIONALE LAUBERHORNRENNEN

3 Unterstützte Projekte 2008

3.1 Mobiles Entlebuch

„Mobiles Entlebuch“ schafft die kooperative Entwicklung und Vermarktung von innovativen Angeboten für eine nachhaltige Freizeitmobilität in der Biosphäre Entlebuch.

Beteiligte: Helmut Schad (Projektleitung), Roger Sonderegger und Sonam Martig (Hochschule Luzern – Wirtschaft, Institut für Tourismuswirtschaft ITW, Luzern). Projektpartner und Sponsoren: Tourismus Biosphäre Entlebuch; PostAuto Zentralschweiz; BLS AG; Energieforum UNESCO Biosphäre Entlebuch; Biketec AG.

Projektdauer: 01.04.2008 – 30.09.2009. **Stand:** Dezember 2009.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 203'750.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 80'150.-. Finanzierende Ämter: Bundesamt für Energie BFE/Bundesamt für Umwelt BAFU. Projektbegleitung: Rita Wyder BAFU.

Projektbeschreibung: In einer Kooperation von Mobilitätsdienstleistern, der Biosphäre Entlebuch, touristischen Dienstleistern und ausgewählten Gemeinden werden Angebote für den Ausflugsverkehr ins Entlebuch entwickelt und vermarktet. Diese Angebote nutzen das vorhandene landschaftliche und kulturelle Potenzial und setzen es für die Ausflugsmobilität in Wert. Angesprochen werden Einwohner insbesondere der Agglomerationen Luzern, Zug, Zürich, Bern und der Nordwestschweiz sowie Feriengäste in der Destination Entlebuch-Luzern.

Die Kommunikation erfolgt in einem Multi-Channel-Ansatz über die vorhandenen Kanäle der einzelnen Partner. Es wird der Grundsatz verfolgt, möglichst einfach buchbare Angebote zu kreieren, die Leistungen für die Anreise, die Mobilität innerhalb des Entlebuchs und einzelner Attraktionen/Points of Interest zu bündeln. Diese Angebote motivieren zu einer verstärkten Nutzung der Bahn, des Busses und verschiedener Formen des Langsamverkehrs. Sie können als Beispiele für regionale Naturpärke gelten.

Ergebnisse: Je vier Sommer- und Winterangebote wurden im Rahmen des Projektes neu lanciert, wobei zwei Sommer- und zwei Winterangebote besonders für Aufsehen und positive Resonanz sowohl von Partnern wie auch Kunden sorgten:

- Neues E-Bike-Angebot: In nur 6 Monaten wurden über 700 E-Bikes vermietet und mehr als 300 Rail-Away-Packages verkauft. Gemäss Simon Brülisauer, Leiter Tourismus der Firma Biketec, welche die E-Bikes in Zusammenarbeit mit der Firma Rent a Bike vermietet, sind diese Zahlen für das 1. Jahr mehr als positiv.

- „Tauschen Sie Ihren Autoschlüssel für 6 Tage gegen den Entlebucher Biosphärenpass und geniessen Sie stressfrei das vielfältige Angebot des Wilden Westen von Luzern.“ Diesem Aufruf folgten 52 Familien, welche in den Tourismusbüros in Sörenberg und Marbach ihren Autoschlüssel deponierten. Die 174 neuen Biosphärenpass-Benutzer zeigten sich begeistert vom Angebot und bewiesen, dass unvergessliche Ferientage auch ohne Auto möglich sind.

Besitzer von Saison-Pässen der Skiregion Sörenberg konnten mit ihren Pässen erstmalig im Winter 08/09 die Postautos zwischen Schüpflheim und Sörenberg gratis benützen. Die Passbesitzer machten rege von dieser Möglichkeit Gebrauch. Umsteiger vom Auto auf den Bus liessen im Schnitt 15 Mal ihr Auto stehen.

Die positiven Zahlen ermunterten die Trägerschaft des Sportbusses als auch die Gemeinde Schüpfheim das Angebot auch im kommenden Winter wieder anzubieten.

Die fachliche Begleitung durch die Hochschule Luzern und die daraus resultierende wissenschaftliche Auswertung der Teilprojekte zeigte auf, dass die gesetzten Ziele erreicht wurden. Es wurden neue Möglichkeiten für Ausflüge ins Entlebuch und eine zusätzliche Wertschöpfung in der Region geschaffen. 82'000 Autokilometer konnten dadurch vermieden werden, was einer Einsparung von knapp 20 Tonnen CO₂ entspricht. Als positiv wird auch die Profilierung des Entleuchs als nachhaltige Ausflugsregion angesehen.

Schlussfolgerungen: Das Bundesengagement hat sich gelohnt. Der gewählte Ansatz kann auch in anderen naturnahen Landschaften (Biosphären-Gebiete, regionale Naturpärke, etc.) zur Anwendung kommen.

Das DZM muss einen Weg finden, um die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt gezielt zu streuen. Es könnte bspw. eine Sitzung mit der Projektleitung (ITW, Luzern, Helmut Schad), einer Vertretung der Biosphäre Entlebuch, einer Vertretung des Netzwerks Schweizer Pärke und Vertretern des DZM (ARE und BAFU) einberufen werden, um das Vorgehen für die Diffusion der Projekterfahrungen zu besprechen.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04268/index.html?lang=de>

<http://www.hslu.ch/download/w/itw-working-paper-series-mobilitaet-03-2009.pdf>

<http://www.hslu.ch/wirtschaft/w-forschung-entwicklung/w-forschung-entwicklung-aktuelles/w-nl-3-2010-mobiles-entlebuch.htm>

E-Bike Biosphäre Entlebuch



Die Biosphäre mit einem Lächeln erfahren

Fahren Sie mit einem Lächeln auf den schönsten Routen durch die UNESCO Biosphäre Entlebuch!

Erleben Sie auf zwei Rädern die einzigartige Natur- und Kulturlandschaft des ersten Naturparks der Schweiz. Nach der Übernahme Ihres E-Bikes in Entlebuch stehen Ihnen sechs beschilderte Routen zur Verfügung, die teilweise bis ins Emmental und nach Obwalden reichen. Von der gemütlichen bis zur sportlichen Fahrt bietet das Entlebuch (fast) alles... Herzlich Willkommen!

Angebot bewerten **Angebot kommentieren**

★★★★☆
Bewertung: 4.7 von 6.6 Stimme(n).
Klicken sie zum Bewerten auf die Sterne.

Wetter

	Mo	Di	Mi	Do
Deutschschweiz:	14/21°	14/22°	12/24°	14/22°
Westschweiz:	15/24°	15/25°	13/26°	14/26°
Südschweiz:	18/27°	17/27°	17/28°	18/28°

METEО 24

Fahrplan

SBB CFF FFS

Von:

Nach:

Datum:

Zeit:

Abfahrt
 Ankunft

[Verbindung suchen](#)

Sport & Erholung.
Wellness
Seilparks
Abenteuer Wasser
Wandern
Velo/E-Bike
Mountainbike

Informationen
Hinweise
Mehrtagestouren
Hinweise Sport & Erholung
ACB
Shop
Wallpaper

Mehr Informationen im Internet
Biosphäre Entlebuch

Angebot **Routenbeschrieb** **Hinweise** **Preise**

Das RailAway-Angebot
Sie profitieren von:

- Bahnfahrt (20%) und Zusatzleistungen (10%):
Tagesmiete für E-Bike, Gratis-Ausleihe von SUVA-Helmen mit Hygiene-Einsatz, Gutschein CHF 10.– (gültig in allen Gastronomie- und Bäcker-Partnern), kostenloser Streckenplan

Angebot gültig:
1. Mai bis 31. Oktober 2010

3.2 Ferien ohne Auto

„Ferien ohne Auto“ ermöglicht ein komfortables Reisen im Schweizer Berggebiet ohne Auto durch die Schaffung von Angeboten für die bedarfs- und nachfragegerechte Erschliessung des ersten und letzten Kilometers im öffentlichen Verkehr.

Beteiligte: Projektleitung: solèr + bernhard, Zürich. Projektpartner und Sponsoren: Verkehrs-Club der Schweiz VCS; Fachhochschule Westschweiz (HES-SO) Wallis; WWF Schweiz; SBB AG; PostAuto Schweiz AG; Gemeinden und Tourismusverbände; Biketec AG; Rent a Bike AG; Sattel-Hochstuckli AG; Braunwald-Klausenpass Tourismus AG; Engadin Scuol Tourismus AG; Lenk-Simmental Tourismus AG; Hotels und weitere Leistungserbringer in den Pilotdestinationen.

Projektdauer: 01.01.2008 – 31.12.2009 (geplant). Vertrag verlängert bis 31.12.2010. **Stand:** Dezember 2010.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 234'000.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 93'600.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Projektbegleitung: Peter Schild ARE.

Projektbeschreibung: Ferien ohne Auto - Komfortables Reisen im Schweizer Berggebiet ist ein Projekt für Tourismusorte und -destinationen, die ihren Gästen vollen Komfort und freie Mobilität anbieten, wenn diese ihre Ferien ohne Auto verbringen wollen. Ferien ohne Auto baut das hierzu notwendige Angebot auf und hilft den Tourismusdestinationen, dieses erfolgreich zu vermarkten. Das Vorhaben erschliesst den beteiligten Tourismusorten neue Märkte: Personen ohne eigenes Auto und solche, die ihr Auto während den Ferien gerne zuhause lassen möchten, können gezielt angesprochen werden.

Bestandteile der Ferien ohne Auto-Angebote sind dabei: Optimierung der öV-Anreise durch bessere Anschlüsse; Erleichterter Gepäcktransport; Förderung der Mobilität vor Ort durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs; Elektrowelos, normale Velos und ähnliche Fahrzeuge für individuelle Fortbewegung.

Ergebnisse: Von 2008 bis 2010 wurden zusammen mit den nationalen Trägern WWF Schweiz, VCS Verkehrs-Club der Schweiz und der Fachhochschule Westschweiz (HES-SO) Wallis in den Pilotdestinationen Ägerital-Sattel, Braunwald, Engadin Scuol und Lenk-Simmental Angebote für Gäste ohne Auto aufgebaut. Untersucht wurde die gesamte Mobilitätskette: Anreise, Gepäcktransport, Mobilität vor Ort, Langsamverkehr und Packages.

Bei der Anreise bestand meist kein Handlungsbedarf. Die Pilotdestinationen sind mit dem öffentlichen Verkehr bereits gut erschlossen. Mit dem Projekt wurde der Druck auf die politischen Entscheidungsträger aufrechterhalten, den öV in den Regionen weiter auszubauen. Ein Erfolg konnte bereits zu Beginn des Projektes erzielt werden, indem der Kanton Bern nicht zuletzt wegen dem geplanten Projekt in der Lenk darauf verzichtete, die Bahnlinie Lenk-Zweisimmen durch einen Busbetrieb zu ersetzen.

Beim Gepäcktransport konnten einige Verbesserungen insbesondere direkt in den Pilotdestinationen erzielt werden. So wurde die Liste der Beherbergungsbetriebe entscheidend erweitert, welche ihren Gästen den Gepäcktransport zur Unterkunft anbieten. Ebenso wurde die Information über die bestehenden Angebote verbessert, beispielsweise über die Website der SBB.

Wie bei der Anreise konnten auch die Mobilitätsangebote vor Ort nur geringfügig ausgebaut werden. Auch hier ist die Versorgung bereits gut. Hervorzuheben sind die Anstrengungen der Pilotdestination Engadin Scuol, welche Fahrplanverdichtungen anstrebt. Erreicht werden konnte der Halbstundentakt auf der Strecke Scuol – Ftan.

Das Angebot an Elektrowelos konnte in zwei Pilotdestinationen neu eingeführt und in den zwei anderen Pilotdestinationen ausgebaut werden. Dem Gast ohne Auto kann eine verbesserte Bewegungsautonomie vor Ort angeboten werden.

In allen Pilotdestinationen wurden Ferien ohne Auto-Angebote gebündelt und als Packages angeboten. Für das Projekt und die Angebote wurde bei allen Pilotdestinationen auf der obersten Ebene der Websites eine spezielle Rubrik geschaffen. Die beiden nationalen Träger WWF und VCS schufen ihrerseits eine Rubrik auf ihren Websites, welche die Projektinformationen bündelt und auf die einzelnen Websites der Pilotdestinationen verlinkt.

Der wirtschaftliche Erfolg des Projektes ist zurzeit noch als gering einzuschätzen. Die neu geschaffenen Packages sind mehrheitlich noch nicht erfolgreich. Die bestehenden Packages mit öV-Angebotelementen, welche mit dem Projekt Ferien ohne Auto neu vermarktet wurden, zeigen einen spürbaren positiven Effekt im Vergleich zu den Vorjahreszahlen. Die Nachfrage nach einzelnen Teilangeboten wie den E-Bike-Angeboten ist mehrheitlich gut, wenn es auch grosse regionale Unterschiede gibt. Gekoppelt an den wirtschaftlichen Erfolg des Projektes ist die Wirkung auf die Umwelt zurzeit noch gering.

Als Fazit lässt sich festhalten, dass die Ferien ohne Auto-Angebote insgesamt weiter verbessert werden müssen. Die Destinationen werden ständig neue Projekte mit Mehrwert für Gäste ohne Auto schaffen müssen, um bei diesem Zielpublikum glaubwürdig zu sein. Gelingt dies langfristig, wird sich auch der wirtschaftliche Erfolg - und daran gekoppelt auch eine positive Wirkung für die Umwelt - einstellen.

Als weitere primäre Erfolgsfaktoren wurden die folgenden Projektaspekte eruiert: Die Projektakteure vor Ort müssen bei der Umsetzung von Angebotselementen unterstützt werden. «Ferien ohne Auto» muss in die Gesamtstrategie der beteiligten Tourismusdestinationen passen und die notwendigen Ressourcen für Umsetzungsprojekte müssen vorhanden sein. Die «Ferien ohne Auto»-Philosophie muss auf die Leistungsträger vor Ort übertragen werden können.

Für die Ausweitung der Idee «Ferien ohne Auto» auf weitere Destinationen sind die oben genannten Aspekte entscheidend. Es muss in den beteiligten Tourismusdestinationen bei wichtigen Anspruchsgruppen ein Klima der Offenheit gegenüber der nachhaltigen Mobilität sowie dem Gast ohne Auto vorherrschen, ansonsten ist eine erfolgreiche Umsetzung nicht zu bewerkstelligen.

Schlussfolgerungen: Die an das Projekt gekoppelten Erwartungen konnten erfüllt werden. Zwar sind der wirtschaftliche Erfolg sowie die Wirkung auf die Umwelt zurzeit noch als gering einzuschätzen. Dies ist aber nicht weiter erstaunlich, da neu eingeführte Angebote eine gewisse Angewöhnungszeit benötigen, um von der Kundschaft akzeptiert zu werden. Daher ist es zentral, dass die Angebote in den Pilotdestinationen verbessert, kontinuierlich ausgebaut und zielgerichtet vermarktet werden. Ein Grundstein dazu wurde bereits gelegt, indem sich drei der vier Pilotdestinationen verpflichtet haben, die Angebote weiterzuführen. Zudem wird auch die nationale Koordinationsstelle weiterbetrieben und sich bemühen, die Angebotsqualität in den Pilotdestinationen weiter zu verbessern sowie neue Destinationen für die Idee des autofreien Tourismus zu gewinnen.

Das DZM ist sehr daran interessiert, die gemachten Projekterfahrungen weiteren Interessierten zur Verfügung zu stellen. Es könnte dazu eine Sitzung zwischen der Projektleitung (Samuel Bernhard und Reto Solèr), Vertretern der Pilotdestinationen sowie Vertretern des DZM (ARE) einberufen werden, um Wege für die Diffusion der Projekterfahrungen zu besprechen. Zudem ist das DZM gerne bereit, Vermittlungsdienste für die Suche weiterer Destination zu leisten. Dies jedoch ohne weitere finanzielle Unterstützung.

Weitere Informationen:

<http://www.aren.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04268/index.html?lang=de>

http://www.wvf.ch/de/tun/tipps_fur_den_alltag/unterwegs/ferien_ohne_auto/

<http://www.verkehrsclub.ch/de/reisen/ferien-ohne-auto.html>



© www.verkehrsclub.ch / Andrea Badrutt, Chur

3.3 Swiss Bike Shuttle

Der Einsatz von Elektro-Velotaxis in verschiedenen Orten der Schweiz dient zur Schliessung von Lücken im Kurzstreckenverkehr und als Botschafter für eine nachhaltige und innovative Mobilität.

Beteiligte: Projektleitung: Häseli & Hilti GmbH, Basel. Projektpartner und Sponsoren: Keine.

Projektdauer: 01.05.2008 – 30.04.2009. **Stand:** Mai 2009.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 531'500.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 50'000.- (mit Auflagen zugesichert). Davon wurden lediglich Fr. 20'000.- ausbezahlt, da das Projekt nicht erfolgreich umgesetzt werden konnte (siehe Ergebnisse). Finanzierendes Amt: Bundesamt für Energie BFE. Projektbegleitung: Hermann Scherrer BFE.

Projektbeschreibung: Velotaxis sind weltweit erfolgreich und mit grosser Beliebtheit unterwegs – ausser in der Schweiz. Ausgewählte Beispiele sind Berlin, Athen, Barcelona, Paris, London, Tokio, Freiburg, Amsterdam, etc.

Die mit einem 250-Watt Elektromotor unterstützten Velotaxis sollen an verschiedensten Orten in der Schweiz jeweils von März bis Oktober zum Einsatz kommen, schliessen Lücken im Kurzstreckenverkehr und sind Botschafter für eine nachhaltige Mobilität.

Mögliche Einsatzorte sind u.a.: Ascona, Basel, Bern, Biel, Interlaken, Kreuzlingen, Locarno, Luzern, Montreux, Pontresina, Rapperswil, St. Moritz, Thun, Vevey, Weggis, Zug, Zürich, usw.

Ergebnisse: Alle Versuche, eine Zulassung für den gewerbsmässigen Personentransport mittels Elektrofahrzeugen zu erlangen, scheiterten an der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS). Das DZM stellte daher die Projektunterstützung ein.

Schlussfolgerungen: Der Ansatz des Projekts wäre gut. Eine erfolgreiche Einführung von Elektro-Velotaxis setzt aber die Anpassung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) voraus.

Das DZM muss zukünftig gezielter darauf achten, ob und welche gesetzlichen Schranken einer erfolgreichen Projektumsetzung im Weg stehen könnten und dies im Zweifelsfalle zur Voraussetzung für einen erfolgreichen Vertragsabschluss machen. Durch die aktive Beteiligung des ASTRA in der DZM-Steuerungsgruppe wurden die Voraussetzungen für eine Früherkennung in diesem Falle bereits verbessert.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04268/index.html?lang=de>



© Veloform GmbH

4 Unterstützte Projekte 2009

4.1 Gestion de la mobilité innovative en entreprises et administrations

Das Projekt dient der Planung und Durchführung eines Weiterbildungskurses für Praktiker und Praktikerinnen aus Verwaltung und Unternehmen aus der französischen Schweiz zum Thema Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität.

Beteiligte: Projektleitung: sanu I bildung für nachhaltige entwicklung, Biel. Projektpartner und Sponsoren: Mobility Solutions AG.

Projektdauer: 08.10.2009 – 05.02.2010. **Stand:** März 2010.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 70'000.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 15'000.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Umwelt BAFU. Projektbegleitung: Hermann Scherrer BFE.

Projektbeschreibung: Mobilitätsverantwortliche in Verwaltung und Unternehmen sollen Grundlagen vermittelt erhalten, um Mobilitätsmanagementsysteme aufbauen und Mobilitätsprojekte im Unternehmen bzw. in der Gemeinde erfolgreich umsetzen zu können (Förderung Carpooling bzw. generell der kombinierten Mobilität, Parkplatzbewirtschaftung, monetäre und nicht-monetäre Anreize für die bevorzugte Wahl des Umweltverbundes im Pendlerverkehr, etc.). Die Kursteilnehmenden werden dabei von Experten und Spezialisten (mehrheitlich Mobilitätsexperten von EnergieSchweiz für Gemeinden) gecoacht. Ziel ist, mindestens 15 Projekte zu realisieren.

Ergebnisse: Der 4-tägige Zertifikatskurs „Gestion de la mobilité | Approches et solutions pour entreprises et administrations“ mit separatem Coaching konnte am 29. Januar 2010 mit 14 Projektpräsentationen erfolgreich abgeschlossen werden. Der Kurs hat dazu beigetragen, laufende Projekte zu festigen und voranzutreiben und neue zu initiieren und zu positionieren. Die zu Beginn formulierten Lernziele wurden von den Teilnehmenden als erreicht deklariert. Somit konnte der Kurs folgende Kompetenzen vermitteln: Kenntnis des aktuellen Mobilitäts-Umfelds; Argumentation für den Start eines Mobilitätsplans; Aufbau eines Netzwerks im Mobilitätsmarkt mit verschiedenen Anbietern und Produkten; Analyse der eigenen Organisation und Erarbeitung von Verbesserungsmassnahmen; Erarbeitung eines angepassten Massnahmenplans.

Das Projekt wurde vor allem deshalb bewilligt, um in der Romandie das Akteurnetzwerk für nachhaltige und energieeffiziente Mobilität zu vergrössern und zu stärken. Dieses Anliegen wurde mit der Kursunterstützung erreicht.

Schlussfolgerungen: Die Projektunterstützung trug zur Vergrösserung und Stärkung des Akteurnetzwerkes im Bereich nachhaltige Mobilität in der Romandie bei. Zudem hat der Lehrgang, gemäss den Projektabschlussinformationen einige gute Projekte hervor gebracht. Es liegt nun im eigenen Interesse der sanu den Kurs zu institutionalisieren, was keine weiteren Aktivitäten des DZM erfordert.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=de>



formation pour le développement durable

sanu | Postfach, case postale 3126
Dufourstrasse, rue Dufour 18
CH-2500 Biel-Bienne 3

T: +41 (0)32 322 14 33 | F: +41 (0)32 322 13 20
sanu@sanu.ch | www.sanu.ch

wir bilden weiter
La formation continue

Formation certifiante de 4 jours avec
coaching individuel en
Gestion de la mobilité
approches et solutions pour entreprises
et administrations

8-9 octobre 2009 | 13 novembre 2009 |
29 janvier 2010 | Lausanne

Partenaires : Mobility Solutions SA, Centre de services
du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable,
Association Transports et Environnement (ATE), Mobility
Business CarSharing, Ville de Lausanne, Canton de Vaud,
EnergieSuisse, association e'mobile, Bureau de préven-
tion des accidents (bpa), Flyer, Mobilservice

collectivités publiques
porteuses d'avenir

entreprises avec
plus-value durable

© www.sanu.ch

4.2 e-covoiturage.ch

„e-covoiturage.ch“ ist ein bereits existierendes Carpoolingangebot für Alltag, Firmen und Veranstaltungen im Raum Lausanne (siehe Kapitel 2.7). Der Folgeauftrag dient der Optimierung und Steigerung der Bekanntheit der Plattform.

Beteiligte: Projektleitung: Association e-covoiturage.ch, Assens. Projektpartner und Sponsoren: Kanton Waadt.

Projektdauer: 01.04.2009 – 30.11.2010. **Stand:** Dezember 2010.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 15'984.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 6'393.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Projektbegleitung: Peter Schild ARE.

Projektbeschreibung: Anlässlich der vierten Ausschreibungsrunde wurde eine neue Gesuchseingabe mit dem Ziel der Optimierung und Steigerung der Bekanntheit der Plattform eingereicht: Übersetzung der Webseite in weitere Sprachversionen (italienisch und spanisch); Einrichtung eines automatisierten SMS-Alarmsystems, welches die Personen, die eine Strecke anbieten, benachrichtigt, wenn sich eine mitfahrwillige Person über die Webseite eingetragen hat; Aufbau eines Eco-Rechners, welcher ökologische und ökonomische Angaben zu den eingesparten Fahrten vermittelt; Weitere Anstrengungen im Sportsponsoring-Bereich.

Ergebnisse: Im Rahmen der Weiterentwicklung seiner Webseite hat der Verein e-covoiturage.ch verschiedene Massnahmen unternommen, um seinen Service zu verbessern und ein weiteres Publikum anzusprechen. So wurden zum Beispiel eine italienisch- und spanischsprachige Version der Webseite realisiert, was e-covoiturage.ch zur bisher einzigen 5-sprachigen Schweizer Mitfahrzentrale macht. Dank einem Kosten-Rechner und einem « Eco-Rechner », kann jeder Benutzer seine Ausgaben – die dann zwischen Fahrer und Mitfahrer geteilt werden – und seine eingesparten CO₂-Emissionen leicht ausrechnen.

Ein automatisches E-mail- und SMS-Alarmsystem ermöglicht den Benutzern jederzeit über übereinstimmende Fahrten informiert zu werden – eine praktische Lösung für Festival-Besucher zum Beispiel. Diese Einrichtungen haben zu einer generellen Entwicklung der e-covoiturage.ch-Mitfahrzentrale geführt. Die aktuelle Überarbeitung der Plattform sollte diese Einrichtungen mit der neusten Technologie verbinden.

Schlussfolgerungen: Schlussfolgerungen siehe Kapitel 2.7.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=de>

<http://www.e-covoiturage.ch/index2.php?langue=d>

4.3 velospot – das Veloverleihsystem Biel

Das Projekt umfasst die Realisierung eines automatischen Veloverleihsystems mit rund 40 Leihstationen und 300 Leihvelos in der Stadt Biel.

Beteiligte: Projektleitung: Stadt Biel, Stadtplanung, Biel. Projektpartner: VOH SA; Letux Sàrl; Omnitron Engineering & Software; Simpel GmbH; Landschaftswerk Biel-Seeland; Manor Biel; Montres Rolex SA.

Projektdauer: 01.09.2010 – 31.12.2012 (Pilotphase). **Stand:** Oktober 2010.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 850'000.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 120'000.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Energie BFE. Projektbegleitung: Niklaus Schranz ASTRA.

Projektbeschreibung: Die Stadt Biel eignet sich aufgrund ihrer Topografie und ihrer Grösse perfekt für den Veloverkehr. Mit dem Veloverleihsystem velospot sollen weitere und neue Bevölkerungsgruppen und Besucher zum Velofahren motiviert werden. Die Nachteile eines eigenen Velos wie Unterhalt und Diebstähle entfallen. Personen, welche mit dem Auto oder dem öV nach Biel fahren, steht ein flexibles und schnelles Verkehrsmittel zur Verfügung. Das Angebot entspricht den Bedürfnissen nach flexibel benutz- und kombinierbaren Verkehrsmitteln.

Das Projekt verfolgt folgende Ziele: Verlagerungen im städtischen Modal Split zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr); Förderung des Veloverkehrs bei neuen Bevölkerungsgruppen und in den Betrieben der Stadt Biel; Schaffung von attraktiven intermodalen Schnittstellen; Förderung der kombinierten Mobilität.

Zur Zielerreichung sind folgende Massnahmen vorgesehen: Bereitstellung einer Flotte von 400 Fahrrädern, welche an einer der 50 Leihstationen automatisch ausgeliehen und nach der Benutzung an einer anderen

Station zurückgegeben werden können. Bieler Betriebe haben die Möglichkeit, sich am Projekt zu beteiligen. Dies geschieht über den Aufbau einer Station am Firmensitz und die Finanzierung einer zu bestimmenden Anzahl Velos.

Die Leihvelos werden grösstenteils in die bestehenden Veloabstellplätze integriert, wo eine Kommunikationseinheit den Informationsfluss zwischen Velo und zentralem Server gewährleistet. Alle Benutzer sind registriert. Dies geschieht über den Kauf eines Tages-, Monats- oder Jahresabonnements. Der Betrieb wird durch den Stadtplanung Biel und den Verein Landschaftswerk Biel-Seeland (Beschäftigungsprogramme) gewährleistet.

Schlussfolgerungen: Das Pilotprojekt befindet sich in der Umsetzungsphase (geplanter Projektabschluss im Dezember 2012 / es ist jedoch mit einer leichten Verzögerung zu rechnen: Offizielle Inbetriebnahme erst ab Oktober 2010, geplant war Mai 2010). Es kann daher noch keine Aussage zur Wirkung des Projekts gemacht werden. Allerdings konnte erreicht werden, dass das Projekt aus Biel mit demjenigen der Rent a Bike AG (Automatisiertes Veloausleihsystem am Bahnhof – Nextbike, siehe Kapitel 4.4), welches eine ähnliche Stossrichtung verfolgt, abgestimmt wird, um Synergien zu nutzen und Doppelspurigkeiten zu vermeiden. Zudem beabsichtigt auch die Stadt Biel, die RFID-Karte zum Aufschliessen der Veloschlösser einzusetzen, um die Kompatibilität mit den anderen in der Schweiz existierenden Systemen (Velopass – Region Lausanne-Morges und weitere Westschweizer und Tessiner Städte sowie Nextbike – Raum Zentralschweiz und weitere städtische Standorte; zukünftig sollen auch die Nextbike-Stationen mit RFID-Lesern angeboten werden) zu gewährleisten.

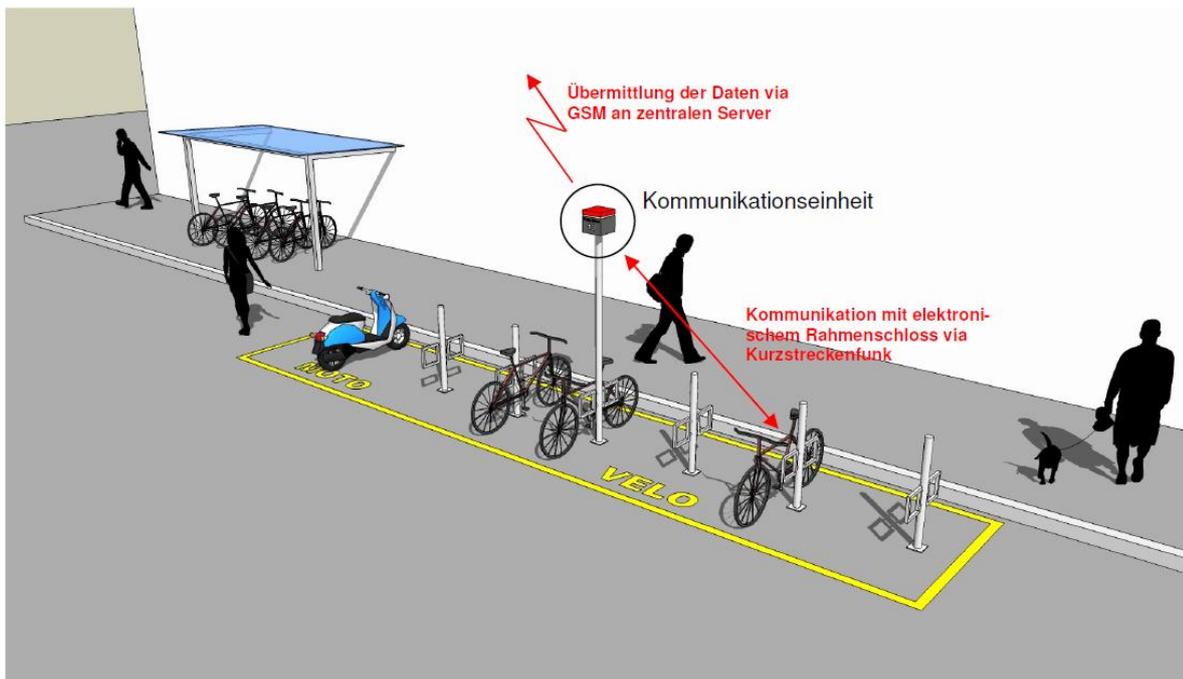
Die neugegründete Koordinationsstelle „bikesharing Schweiz“ verfolgt die Vision, dass dereinst alle Systeme in der Schweiz so harmonisiert sind, dass an allen Orten mit der selben Karte Velos ausgeliehen werden können (zusätzlich wird angestrebt, dass mit der gleichen Karte auch der öV benutzt oder ein Mobility-Auto ausgeliehen werden kann). Das DZM hat dieser Vision mit der Unterstützung des Systems in Biel Rechnung getragen. Das System in Biel zeichnet sich gegenüber dem System Velopass auch durch deutlich geringere Kosten für den Aufbau der Stationen aus, was dazu führt, dass verschiedene Velobeauftragte in den Städten mit Interesse auf die Entwicklung in Biel schauen.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=de>

<http://www.velospot.ch/>

http://www.bikesharing.ch/fileadmin/redaktion/bikesharing/Dokumente/Documents_et_autres/Biel_Info_Gemeinden_A4.pdf



Station integriert in bestehende Veloabstellplätze

© Stadt Biel, Stadtplanung

4.4 Automatisiertes Veloausleihsystem am Bahnhof (Nextbike by Rent a Bike)

„Nextbike by Rent a Bike“ ermöglicht den Aufbau eines automatisierten Veloausleihsystems, 24 Stunden an 7 Tagen, bei den 50 grössten und/oder interessantesten Bahnhöfen der Schweiz mittels Zugang über das Handy.

Beteiligte: Projektleitung: Rent a Bike AG, Sursee. Projektpartner und Sponsoren: SBB AG; Tour de Suisse Rad AG.

Projektdauer: 01.06.2009 – 31.10.2011. **Stand:** November 2009.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 2'080'000.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 120'000.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Energie BFE. Projektbegleitung: Niklaus Schranz ASTRA.

Projektbeschreibung: Nextbike by Rent a Bike ist ein automatisiertes Veloverleihsystem, basierend auf dem Zugangasmedium Handy. Zur Ausleihe genügt ein Telefonanruf, bei dem man den aktuellen Zahlencode des Nextbike-Schlusses erhält. Abgerechnet wird nach Stunden per Kreditkarte oder LSV. Ziel ist es, bis in drei Jahren ein dichtes Netz (für jede Ortschaft ab 5000 Einwohnern) anzubieten.

Das Projekt verfolgt folgendes Hauptziel: Ziel ist der Aufbau eines Kurzzeitveloverleihsystems an der Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr. Das System soll 24 Stunden an 7 Tagen in der Woche verfügbar sein und den Bahnreisenden die kombinierte Mobilität auf einfachste Art und Weise ermöglichen. Damit soll die Attraktivität der Mobilitätskette gesteigert und der Modal Split zugunsten öV, LV und kombinierter Mobilität verschoben werden.

Zur Zielerreichung sind folgende Massnahmen vorgesehen: Beschränkung des Stationennetzes im ersten Betriebsjahr auf die 50 grössten und/oder interessantesten Bahnhöfe. Die Velos stehen vor den Bahnhöfen gut sichtbar in Veloabstellplätzen. Auf dem Internet sind die Detailpläne über die Standorte verfügbar. 2010 ist ein Ausbau auf 100 Stationen, 2011 auf rund 150 Stationen vorgesehen. Ab 2010 sind auch Standorte ausserhalb der Bahnhöfe denkbar. Pro Standort stehen mind. fünf Velos zur Verfügung. Bei hoher Nachfrage können zusätzliche Velos kurzfristig bereitgestellt werden. Eine Reservationsmöglichkeit wird es nicht geben.

Ergebnisse: Ergebnisse liegen erst zum Pilotprojekt vor (Konzentration auf 25 Bahnhöfe in der Zentralschweiz, 9 Jugendherbergen – schweizweit und 4 weitere städtische Standorte – Luzern und Bern). Das Leihvelo der SBB und Nextbike hat in der kurzen Anlaufzeit von Ende August bis Ende Oktober 2009 in der Region Luzern einen erstaunlichen Bekanntheitsgrad erreicht. Die automatische Velovermietung ist ein Angebot das den Zeitgeist trifft.

Das Hauptziel des Pilotprojekts war, das Verleihsystem Nextbike einem Alltagstest zu unterziehen. Die Erwartungen wurden erfüllt und das System wird als alltagstauglich erachtet. Die Nutzung an den grossen Bahnhöfen war gut, an den kleinen Bahnhöfen minimal. Hier ist es wichtig, dass die Velos in kurzer Distanz vom Ausgang (höchstens 50 Meter) erreichbar sind. Im Gegensatz zu den sehr guten Ausleihzahlen an den städtischen und touristischen Orten wie Hotel Radisson und Campingplatz Luzern wurden an den Jugendherbergen wenig Velos vermietet, was verschiedene Gründe hat: Saisonende, Kundensegment, Bekanntheitsgrad und weitere.

Es zeichnet sich ab, dass das System Nextbike in Zukunft bei drei verschiedenen Produkten angewandt wird: Dem Leihvelo an den SBB-Bahnhöfen als A-A Miete, dem Nextbike als flächendeckendes, städtisches System mit A-B Miete und dem Hotel-Velo mit A-A Miete als Individuallösung.

Das Angebot des Leihvelos soll 2010 auf die 50 grössten Bahnhöfe der Deutschschweiz ausgebaut werden. Die mittelgrossen Standorte bleiben erhalten, da angenommen wird, dass diese bei einem schweizweiten Angebot auch in die Gewinnzone kommen können. 9 Stationen an kleinen Orten – Einwohnerzahl unter 5000 – werden abgebaut.

Schlussfolgerungen: Der Pilotbetrieb ist abgeschlossen (siehe Fazit/Ergebnisse). Das Hauptprojekt befindet sich in der Umsetzungsphase (Projektabschluss im Oktober 2011).

Das Bundesengagement hat sich gelohnt. Das System hat den Alltagstest bestanden und die Nutzung an den grossen Bahnhöfen sowie den städtischen und touristischen Standorten war gut.

Zukünftig sollen nun auch die Nextbike-Stationen mit RFID-Lesern angeboten werden, um die Kompatibilität mit den anderen in der Schweiz existierenden Systemen (Velopass und Veloverleihsystem Biel) zu gewährleisten.

Mit der Unterstützung dieses Projekts hat das DZM erreicht, dass mit der einmaligen Finanzierung eines Pilotprojekts ein System aufgebaut werden konnte, welches an einigen Standorten erprobt wurde, um danach flächendeckend ausgedehnt und damit bereits eigenwirtschaftlich betrieben zu werden.

Solche Projekte, die rasch zu einem Selbstläufer werden und von deren Erfahrungen das ganze Land profitieren kann, sollte das DZM auch zukünftig unterstützen.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=de>

<http://nextbike.ch>



© Rent a Bike AG

4.5 EKOV: Echtzeit-Kundeninformationssystem für den öffentlichen Verkehr

„EKOV“ schafft mit einer Verteilplattform für Telemetrie- und Kundeninformationsdaten ein Echtzeit-Kundeninformationssystem für den öffentlichen Verkehr.

Beteiligte: Projektleitung: Netcetera AG, Zürich. Projektpartner und Sponsoren: Zürcher Verkehrsverbund ZVV; Transports publics genevois TPG; SBB AG; Verband öffentlicher Verkehr VöV.

Projektdauer: 01.05.2009 – 31.10.2009 (geplant). Vertrag verlängert bis 31.12.2010. **Stand:** Oktober 2010.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 685'000.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 80'000.-. Davon wurden lediglich Fr. 45'000.- ausbezahlt, da das Projekt die gestellten Bedingungen an die Finanzierung nicht erfüllen konnte (siehe Ergebnisse). Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Projektbegleitung: Peter Schild ARE.

Projektbeschreibung: Daten wie Fahrpläne, Betriebsstörungen oder -veränderungen ihrer Netze sind bei den einzelnen Verkehrsbetrieben meist vorhanden, gelangen aber aus zwei Hauptgründen nicht an die öV-Kunden: 1. Vielzahl von Leistungserbringern mit meist unterschiedlichen, proprietären Systemen. 2. Solche Daten zur Verfügung zu stellen gehört nicht zum Kernauftrag der Verkehrsbetriebe.

Ziel von EKOV ist eine IT-Plattform, die Daten von den Leistungserbringern des öV in der Schweiz entgegennimmt, sie in einheitliche Formate aufbereitet und als Informationen über gängige Schnittstellen einfach und kostenlos über Anwendungen wie z. B. Mobiltelefonanwendungen, Abfahrtstafeln im Internet, SMS-Benachrichtigungsdiensten, etc. zur Verfügung stellt.

Der öV gewinnt an Attraktivität und Auslastung gegenüber dem Individualverkehr, weil der Kunde ortsunabhängig, schnell und einfach seine Reise- und Ankunftszeit planen kann.

Zur Zielerreichung sind folgende Massnahmen vorgesehen: Gewinnen des Zürcher und Genfer Verkehrsverbundes für das Projekt; definitives Festlegen des Projektumfangs; Realisierung der Datenplattform und Einstieg in eine Pilotphase. Parallel dazu: Bewerbung weiterer Verkehrsverbunde mit dem Prototyp zur möglichst breiten ideologischen Abstützung des Vorhabens und Veröffentlichung der Schnittstellen für Datenbezüger, sodass diese ihre Informationssysteme entsprechend vorbereiten können. Weiters Übergang in den Regelbetrieb und kontinuierliche Aufschaltung weiterer Datenlieferanten und -bezüger.

Ergebnisse: Die Entwicklung des Servers sowie der Plattform wurden rechtzeitig fertig gestellt. Zudem wurde ein Beispiel für eine Client-Applikation erstellt.

Der Projektleitung ist es aber nicht gelungen, konkrete Kunden für ihr Produkt zu gewinnen. Die Verkaufsbemühungen haben sich auf die folgenden Partner konzentriert (nebst weiteren Kontakten):

Zürcher Verkehrsverbund ZVV, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Transports publics genevois TPG und Trapeze (ehemals Continental). Die SBB wollen aufgrund der Gespräche mit der Projektleitung nun selbstständig eine entsprechende Plattform für den Bezug von Plan- und Echtzeit-Daten für Dritte entwickeln.

Als Fazit aus den Bemühungen musste die Projektleitung leider mitteilen, dass sie es nicht schaffen werden, die Anforderungen des DZM an die Unterstützung von EKOV innert nützlicher Frist zu erfüllen. Sie werden aber weiterhin versuchen, den entwickelten Server an potenzielle Kunden zu verkaufen. Dies jedoch ausserhalb der Unterstützung durch das DZM.

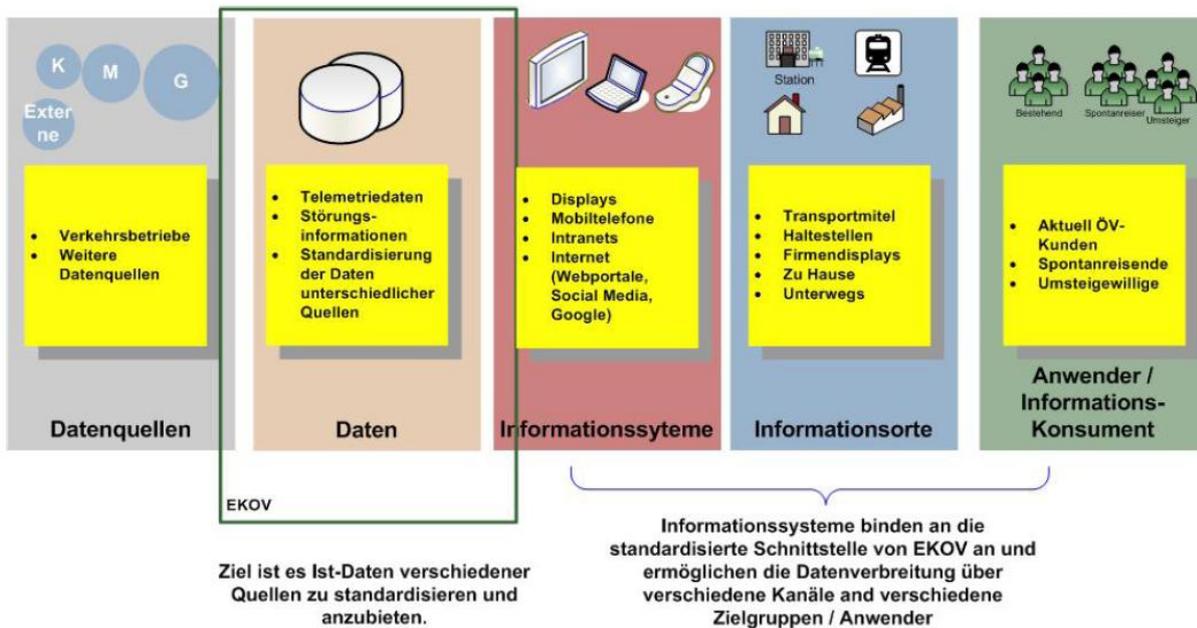
Schlussfolgerungen: Bereits im Vorfeld konnte erreicht werden, dass das vorliegende Projekt mit demjenigen der FELA AG (FELA Leit- und Kundeninformationssystem, siehe Kapitel 1.2), welches eine ähnliche Stossrichtung verfolgt, abgestimmt wird, um Synergien zu nutzen und Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

Der Projektansatz wäre gut. Allerdings kann das DZM nicht in den freien Markt eingreifen. Die Transportbetriebe können die Wahl ihrer Partner selbst bestimmen. Das DZM hätte allenfalls versuchen sollen, eine Abnahmegarantie des Servers von einem oder zwei Kunden vertraglich abzusichern. Das DZM muss zukünftig besser darauf achten, welche Hindernisse einem erfolgreichen Projektabschluss im Weg stehen könnten.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=de>

Systemübersicht EKOV



© Netcetera AG

4.6 Bagages plus

Mit „Bagages plus“ wird die Wirkung des Hauptprojekts „Ferien ohne Auto“ (siehe Kapitel 3.2) erhöht, indem für einen einheitlichen, einfachen und speditiven Tür-zu-Tür-Gepäcktransport die notwendigen Grundlagen geschaffen und in Pilotversuchen getestet werden.

Beteiligte: Projektleitung: Reto Solèr, solèr + bernhard, Zürich. Projektteam, Projektpartner und Sponsoren: Ludo Cebulla, Rundum mobil GmbH; Peter M. Wettler; SBB AG; PostLogistics; Velokuriere; SchweizTourismus; Kantonale und regionale Tourismusorganisationen; Netzwerk Ferien ohne Auto inkl. den Pilotregionen von Ferien ohne Auto: Sattel-Hochstuckli AG, Braunwald-Klausenpass Tourismus AG, Engadin Scuol Tourismus AG, Lenk-Simmental Tourismus AG; allenfalls Netzwerk Alpine Pearls.

Projektdauer: 01.01.2009 – 31.12.2010. **Stand:** Dezember 2010.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 134'000.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 31'000.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Projektbegleitung: Peter Schild ARE.

Projektbeschreibung: Verschiedene Umfragen zeigen, dass der ungenügend ausgebaute und meist teure Gepäcktransport bei der Verkehrsmittelwahl im Freizeit- und Tourismusverkehr gegen den öffentlichen Verkehr spricht. Das Projekt Bagages plus hat sich zum Ziel gesetzt, zahlbare und bedarfsgerechte Lösungen für den Gepäcktransport zu evaluieren. Angesetzt wird dabei auf drei Ebenen: Politische Ebene, Akteur-Ebene und Umsetzungsebene.

Das Projekt verfolgt folgende Ziele: Analyse: Hindernisse, die einem effizienten Gepäcktransport im Wege stehen. Lösungswege: Basierend auf der Analyse werden massgeschneiderte Lösungen evaluiert und ent-

wickelt. Umsetzung: Weiterentwicklung und Testphase der Lösungen im Rahmen von bestehenden Netzwerken (-> Pilotregionen von Ferien ohne Auto - Ägerital-Sattel, Braunwald, Engadin Scuol und Lenk-Simmental). Umsetzung ab 2011 in einer grösseren noch zu bestimmenden Modellregion.

Zur Zielerreichung sind folgende Massnahmen vorgesehen: Experten-Workshop; Runder Tisch; Synthese-Bericht; Versuchsbetrieb: ab Sommer 2010 in den vier Pilotregionen von Ferien ohne Auto (-> siehe Kapitel 3.2); weiterführende Massnahmen: Fazit der Versuchsbetriebe, Bewertung und allfällige Modifikation, Recherchen und Abklärungen für eine Modellregion.

Ergebnisse: Folgende Resultate konnten in Bezug auf das Projekt «Ferien ohne Auto» in Zusammenarbeit mit den SBB erzielt werden:

Ägerital-Sattel: Aufgrund der Abklärungen der SBB kann der Reisegepäcktransport von der Post nur in Oberägeri angenommen werden. In Sattel und Unterägeri kann kein Gepäck aufgegeben werden. Der Transport nach Oberägeri erfolgt mit dem Bus ZVB bis 9 Uhr. In der näheren Umgebung sind ansonsten noch Schwyz oder Arth- Goldau bedient.

Lenk: Grundsätzlich wird das Gepäck – wenn als Quellgebiet vom „Flachland“ ausgegangen wird – täglich bis 19.30 Uhr angeliefert. Die Feinverteilung in Lenk zu den Feriendomizilen selber konnte weiter verbessert werden.

Scuol: Grundsätzlich wird das Gepäck – wenn als Quellgebiet vom „Flachland“ ausgegangen wird – täglich bis 20.30 Uhr angeliefert. Laut Analyse SBB wurde bei Scuol eine Zunahme des Gepäcktransports von 2009 auf 2010 verzeichnet. In Bezug auf die weiteren Pilotdestinationen konnte diesbezüglich keine signifikante Veränderung erzielt werden.

Braunwald: Die SBB gewährleistet die Lieferung bis spätestens um 18 Uhr (Mo- Fr) respektive 19 Uhr (Sa / So) nach Linthal. Die Pilotdestination Braunwald des Projektes «Ferien ohne Auto» ihrerseits ist dafür verantwortlich, dass das Gepäck noch am gleichen Abend bei der jeweiligen Unterkunft der Gäste eintrifft.

Die Verbesserungen in den Pilotregionen von «Ferien ohne Auto» haben sich bewährt und werden auch in den kommenden Jahren weitergeführt. Mehr dazu ist aus dem Beschrieb des Projekts «Ferien ohne Auto» (siehe Kapitel 3.2) und der dazu gehörigen Evaluation, die Ende Januar 2011 fertig gestellt ist, zu erfahren.

Nationale Ebene (SBB): Hausabholung / Hauszustellung von Tag A – Tag B: Es ist den SBB in der heutigen Situation nicht möglich, per Dezember 2010 einen Pilot zu starten. Der grösste Gap zwischen Kundenbedürfnis und Schweizer Logistik-Infrastruktur ist die Samstagbedienung. Für die SBB ein „Must“, da für Ferien in der Schweiz der Samstag DER Anreise- und Abreisetag ist. Es existiert jedoch heute kaum ein Logistik-Netz, welches flächendeckend auf den Samstag ausgerichtet ist. Nach dem negativen Resultat der Evaluation der SBB ist vorerst keine nationale Lösung in Sicht.

Ausblick: In Abstimmung mit den relevanten Leistungsträgern in den Bereichen Verkehr und Tourismus werden die Ideen aus dem Kurzbericht von Bagages Plus in schon bestehende Netzwerke wie «Ferien ohne Auto», «Alpine Pearls» und mit projektrelevanten Institutionen, wie dem VCS, den SBB oder der PostLogistics erörtert und vertieft. In der Folge sollen alle interessierten Kreise in einem Forum zusammengezogen werden. «Bagages Plus» strebt ab 2012 ein Kompetenzzentrum «Gepäcktransport in der Schweiz» (Arbeitstitel) an. Dieses soll aus dem Forum «Bagages Plus» hervorgehen. Das Kompetenzzentrum bietet Gewähr, dass das während der letzten Jahre generierte KnowHow zum Gepäcktransport in der Schweiz bewahrt

bleibt und weiterentwickelt wird. Ziel ist und bleibt eine Tür-zu-Tür-Lösung von Tag A zu Tag B. Vorerst werden aber auch pragmatische Übergangslösungen, welche die Gepäcklogistik verbessern, angestrebt. Diese können in den interessierten Destinationen von «Ferien ohne Auto» oder auch im Netzwerk «Alpine Pearls» angegangen werden. So hat beispielsweise Ägerital-Sattel im Programm «dynalp climate» des Gemeindeforschungsnetzwerks «Allianz in den Alpen» eine Eingabe gemacht und Scuol strebt mit einem integralen Gesamtprojekt einen klimafreundlichen Tourismus an.

Falls die personellen und finanziellen Mittel es zulassen und Lösungsansätze vorliegen, sollen im Herbst 2011 Versuchsbetriebe angedacht werden. Das Kompetenzzentrum «Gepäcktransport in der Schweiz» begleitet die Umsetzung ab 2012. Ob nach der Evaluation der SBB mit deren negativem Ausgang die im Projekt «Bagages Plus» ursprünglich geplante Testphase in einer grösseren Modellregion realistisch ist, muss sich erweisen.

Schlussfolgerungen: Die an das Projekt gekoppelten Erwartungen konnten erfüllt werden. Die Erfahrungen aus den Pilotdestinationen von «Ferien ohne Auto» sind mehrheitlich zufriedenstellend. Weniger zufriedenstellend ist die Tatsache, dass mit den SBB keine Lösung für ein nationales Angebot gefunden werden konnte. Durch den Weiterbetrieb der Angebote im Rahmen des Projekts «Ferien ohne Auto» sowie den Aufbau des Kompetenzzentrums «Gepäcktransport in der Schweiz» kann die Thematik zielgerichtet und kundenorientiert weiterbearbeitet werden. Das Ziel einer Tür-zu-Tür-Lösung von Tag A zu Tag B sollte weiterhin angestrebt werden.

Das DZM ist sehr daran interessiert, die gemachten Projekterfahrungen weiteren Interessierten zur Verfügung zu stellen. Zudem kann das DZM Vermittlungsdienste leisten, um mit den massgeblichen Stellen die Idee einer nationalen Lösung voranzutreiben. Es könnte dazu eine Sitzung zwischen der Projektleitung (Reto Solèr), Vertretern der Pilotdestinationen, Vertretern der SBB im Bereich Logistik sowie Vertretern des DZM (ARE) einberufen werden, um Wege für die Diffusion der Projekterfahrungen sowie den Aufbau einer nationalen Lösung zu besprechen.

Weitere Informationen:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=de>

http://www.wwf.ch/de/tun/tipps_fur_den_alltag/unterwegs/ferien_ohne_auto/

<http://www.verkehrsclub.ch/de/reisen/ferien-ohne-auto.html>



© www.braunwald.ch



© www.clubderautofreien.ch

5 Weiteres Vorgehen

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über das weitere Vorgehen. Die Tabelle zeigt auf, welche weiteren Schritte unternommen werden sollten, um bspw. die Projekterfahrungen gezielt zu streuen, wer wofür zuständig ist und mit wie viel zeitlichem Aufwand pro Massnahme in etwa zu rechnen ist.

Projekttitle	Massnahme(n)	Verantwortlichkeit	Aufwand DZM
Mobilitätsdurchblick Schweiz (MDS)	Unterstützung bei der Suche weiterer Partner (Vermittlungsdienste).	ARE und BFE	tief
FELA Leit- und Kundeninformationssystem	-> Projektabschluss abwarten; dem Markt überlassen.		
Veloland Regional	Anregung zur Erhebung des An- und Abreiseverkehrsverhaltens der SchweizMobil-Kundschaft.	ARE	tief
Soccermobile	Sitzung mit der Projektleitung, dem Schweizerischen Fussballverband und Vertretern der regionalen Fussballverbände sowie Vertretern des DZM (ARE und BAFU) um das Vorgehen für eine nationale Diffusion zu besprechen.	ARE und BAFU	mittel
Ride Message Service RMS	Sitzung zwischen dem DZM (ARE) sowie der Projektleitung um das Vorgehen für die Diffusion der Projekterfahrungen zu besprechen.	ARE	mittel
A scuola di mobilità	- Anregung zur Aufnahme des Themas nachhaltige Mobilität in das Programm BNE – Bildung für nachhaltige Entwicklung. - Anregung zum Herstellen des didaktischen Kits in deutscher und französischer Sprache.	ARE und BFE	tief
Velofon	-> Projektabschluss abwarten.		
Bürger-Nachtbus Herzogenbuchsee	Das DZM muss gezielter darauf achten, welche Hindernisse einer erfolgreichen Projektumsetzung im Weg stehen könnten. Die Absagegründe seitens der Gemeinde Herzogenbuchsee sind dem DZM bekannt. Das DZM wird ähnlichen Initiativen weiterhin positiv gegenüber stehen.		
aargaumobil	UVEK-Ämter sollen das Projekt bzw. daraus hervorgegangene Erfolg versprechende Lösungen im Rahmen ihrer Kommunikationsaktivitäten und via ihr Kontaktnetz als gute Beispiele promoten, z. B. im Rahmen von EnergieSchweiz für Gemeinden.	ARE und BFE	tief
Business Case „Gemeindeauto“	Die Idee ist grundsätzlich gut und sollte weiter verfolgt werden. Ein finanzielles Engagement des DZM kommt aber erst in Frage, wenn die Unterstützung aller notwendigen Partner zugesichert ist. Das DZM wird ähnlichen Initiativen weiterhin positiv gegenüber stehen.		

IG bus alpin	Unterstützung der IG bus alpin bei der Suche weiterer Regionen mittels eines Motivationsschreibens (Absender DZM/ARE und BAFU sowie SAB) an die Kantone.	ARE und BAFU	tief
Mobilitätsmanagement auf der Strecke Saas-Fee – Visp	Sitzung zwischen dem DZM (ARE und BFE) sowie der Projektleitung um das Vorgehen für die Diffusion der Projekterfahrungen zu besprechen.	ARE und BFE	mittel
Nachhaltiges Mobilitätsmanagement für Hot Spots	Sitzung zwischen dem DZM (ARE und BFE) sowie der Projektleitung um das Vorgehen für die Diffusion der Projekterfahrungen zu besprechen.	ARE und BFE	mittel
Netzwerk für Wohnen + Mobilität	Einbringen der Thematik in die RPG-Revision sowie die Anpassung der Weisung zum kantonalen Richtplan.	ARE	tief
e-covoiturage.ch	Das DZM sollte sich an weiteren internetgestützten Fahrtenvermittlungssystemen nicht mehr beteiligen. Die Hoffnungen ruhen auf den dynamischen mobiltelefonbasierten Systemen, welche die angebotenen und nachgefragten Mitfahrmöglichkeiten in Echtzeit darstellen.		
Mobiles Entlebuch	Sitzung zwischen dem DZM (ARE, BAFU und BFE), der Projektleitung sowie einer Vertretung der Biosphäre Entlebuch und einer Vertretung des Netzwerks Schweizer Pärke um das Vorgehen für die Diffusion der Projekterfahrungen zu besprechen.	ARE, BAFU und BFE	mittel
Ferien ohne Auto	- Sitzung zwischen dem DZM (ARE), der Projektleitung sowie Vertretern der Pilotdestinationen um das Vorgehen für die Diffusion der Projekterfahrungen zu besprechen. - Unterstützung bei der Suche weiterer Destinationen (Vermittlungsdienste).	ARE ARE	mittel tief
Swiss Bike Shuttle	Das DZM muss gezielter darauf achten, ob gesetzliche Schranken der Projektumsetzung im Weg stehen könnten und dies im Zweifelsfalle zur Voraussetzung für einen erfolgreichen Vertragsabschluss machen.		
Gestion de la mobilité innovative en entreprises et administrations	Es liegt nun im eigenen Interesse der sanu den Kurs zu institutionalisieren, was keine weiteren Aktivitäten des DZM erfordert.		
Veloverleihsystem Biel	-> Projektabschluss abwarten. Überwachung der Gewährleistung der Kompatibilität mit den anderen in der Schweiz existierenden Systemen.	ASTRA	tief
Automatisiertes Veloausleihsystem am Bahnhof	-> Projektabschluss abwarten. Überwachung der Gewährleistung der Kompatibilität	ASTRA	tief

(Nextbike by Rent a Bike)	tät mit den anderen in der Schweiz existierenden Systemen.		
EKOV: Echtzeit-Kundeninformationssystem für den öffentlichen Verkehr	Das DZM muss gezielter darauf achten, welche Hindernisse einer erfolgreichen Projektumsetzung im Weg stehen könnten. Allenfalls sollte eine Abnahmegarantie für weitere Produkte in dieser Art vertraglich abgesichert werden.		
Bagages plus	- Sitzung zwischen dem DZM (ARE), der Projektleitung, Vertretern der Pilotdestinationen sowie Vertretern der SBB im Bereich Logistik um das Vorgehen für die Diffusion der Projekterfahrungen sowie den Aufbau einer nationalen Lösung zu besprechen.	ARE	mittel
	- Unterstützung bei der Suche weiterer Destinationen für «Ferien ohne Auto» (Vermittlungsdienste).	ARE	tief

Alle beschriebenen Massnahmen sollen bis spätestens Ende 2011 umgesetzt sein (einige Massnahmen werden laufend während der Projektbegleitung umgesetzt). Für die Koordination der Aufgaben, die Terminkontrolle und die Überprüfung der Ergebnisse ist die DZM-Programmleitung (ARE) zuständig.

6 Quellenverzeichnis

- Association e-covoiturage.ch: Bilan phase 1 et 2 du projet de campagne publicitaire, Assens 2008.
- Association e-covoiturage.ch: Suivi d'activités janvier – juin 2010, Assens 2010.
- Association e-covoiturage.ch: Rapport final: résultats et perspectives, Assens 2010.
- Fondazione VEL: A scuola di mobilità, Rapporto conclusivo settembre 2006 - settembre 2008, Mendrisio 2008.
- Fussverkehr Schweiz: Netzwerk Wohnen + Mobilität, Schlussberichterstattung zu Handen Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität, Zürich 2009.
- Geschäftsstelle *aargaumobil*: *aargaumobil* - die Mobilitätsplattform im Kanton Aargau, Schlussbericht an das DZM-UVEK, Aarau 2009.
- Häseli & Hilti GmbH: Swiss Bike Shuttle, Schlussbericht zu Handen des Dienstleistungszentrums für innovative und nachhaltige Mobilität, Basel 2009.
- Schad, H., Sonderegger, R. & Martig, S.: Mobiles Entlebuch. Angebote für die Ausflugsmobilität ins Entlebuch. Ergebnisse der Begleitforschung. ITW-Working Paper Mobilität, Nr. 3/2009, Luzern 2009.
- Interface: Mobilitätsdurchblick Schweiz, Schlussbericht zu Handen des Dienstleistungszentrums für innovative und nachhaltige Mobilität (DZM), Luzern 2008.
- Interface: Evaluation Mobilitätsdurchblick Schweiz, Luzern 2009.
- Pro Velo Schweiz: Velofon, Schlussbericht, Bern 2008.
- Rent a Bike AG: Bericht Pilotphase Leihvelo/Nextbike Herbst 2009, Sursee 2009.
- Rundum mobil GmbH: Mobilitätsmanagement auf Baustellen – „Hot Spot Hofstettenstrasse“, Schlussbericht, Thun 2007.
- Rundum mobil GmbH: Mobilitätsmanagement auf der Strecke Saas-Fee – Visp, Schlussbericht, Thun 2009.
- sanu: Gestion de la mobilité innovante en entreprises et administrations, Schlussbericht für DZM, Biel 2010.
- solèr + bernhard: Alpentäler-Bus/bus alpin – Die Erschliessung touristisch interessanter Ausflugsziele mit öffentlichem Verkehr, Zürich 2008.
- solèr + bernhard: IG bus alpin: Fahrgastfrequenzen Übersicht, Zürich 2009.
- solèr + bernhard: IG bus alpin: Schlussbericht für die Jahre 2008 und 2009, Zürich 2009.
- solèr + bernhard: Ferien ohne Auto – Entspannt reisen im Schweizer Berggebiet, Schlussbericht, Zürich 2010.
- solèr + bernhard: Bagages plus – Erleichtert in die Ferien, Schlussbericht, Zürich 2010.
- Stiftung SchweizMobil: Veloland Regional, Schlussbericht 2006-2008, Bern 2008.
- synergo: Soccermobile – Umweltgerechte Verkehrsabwicklung bei Sportveranstaltungen am Beispiel von Kinder- und Juniorenfußballturnieren, Schlussbericht, Zürich 2008.
- Universität Zürich – Sozialforschungsstelle: Machbarkeitsstudie: Ride Message Service RMS, Zürich 2007.
- Universität Zürich – Sozialforschungsstelle: Ridesharing in den USA, Kanada, Neuseeland und Europa bis 2007 – Erfahrungen, Projekte, Erfolgsfaktoren – Literatur- und Internetanalyse im Rahmen der Machbarkeitsstudie RMS vom August 2007, Zürich 2007.