



mobilitätAARGAU

Konzept Mobilitätsmanagement



Projektleitung

Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr
Sektion Verkehrsplanung
Rüede Frank; Furrer Ruth
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
Telefon 062 835 33 30
E-Mail aargaumobil@ag.ch

Fachliche Bearbeitung

Planungsbüro Jud
Bolleystrasse 29
8006 Zürich
Telefon 044 262 11 44

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung

1	Einführung	3
1.1	Einleitung.....	3
1.2	Mobilitätsmanagement – warum?.....	3
1.3	Was ist Mobilitätsmanagement.....	7
1.4	Laufende Aktivitäten im Kanton Aargau	10
1.5	Fazit.....	11
2	Konzept Mobilitätsmanagement	12
2.1	Zielsystem und Controlling	12
2.2	Handlungsfelder Kanton Aargau	14
2.3	Prioritäten	20
3	Umsetzung	22
3.1	Umsetzungsorganisation.....	22
3.2	Massnahmen	22
3.3	Nächste Schritte	27

Anhang

- A: Laufende Massnahmen
- B: Neue Massnahmen
- C: Begriff MM – Bezug zur Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU
- D: Übergeordnete Ziele Mobilität und Verkehr
- E: Beurteilungsraster
- F: Zusammenstellung der Ergebnisse der Bewertung
- G: Handlungsmöglichkeiten Hauptansprechpartner MM

Zusammenfassung

Das Mobilitätsmanagement (MM) ist Teil der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU. Die Strategie Mobilitätsmanagement lautet: Durch Vernetzen und Informieren der an der Mobilität Beteiligten wird ein nachhaltiges Verkehrsverhalten gemeinsam mit Gemeinden, Firmen und Mobilitätspartnern gefördert. Mit dem Konzept MM sollen die bisherigen Aktivitäten langfristig fortgesetzt und die Effizienz verbessert werden.

Die Förderung des wesensgerechten Einsatzes der verschiedenen Verkehrsmittel ist dabei das wirkungsorientierte Oberziel des MM und entspricht den Zielsetzungen in mobilitätAARGAU. Damit wird ein Beitrag zur Effizienzsteigerung der vorhandenen Mobilitäts- und Infrastrukturangebote und zur Entlastung der bestehenden Kapazitätsengpässe auf dem Strassennetz geleistet. Auch Firmen und Einzelkunden profitieren. Je nach Situation und Anwendung des MM sind vor allem bei Firmen ein Imagegewinn und Kosteneinsparungen möglich.

Der Kanton nimmt die Aufgaben des MM in den vier nachstehenden Handlungsfeldern wahr. Die Umsetzungsorganisation *aargaumobil* unterstützt ihn dabei.

- Koordinieren und Vernetzen (Modul 1)
- Verfahren und Erlasse beeinflussen (Modul 2)
- Entwickeln innovativer Projekte von Dritten (Modul 3)
- MM in der kantonalen Verwaltung (Modul 4).

Im Modul „**Koordinieren und Vernetzen**“ werden die Aktivitäten des MM innerhalb der kantonalen Verwaltung und weiterer Akteure koordiniert und vernetzt. Zur Führung dieses Prozesses wird innerhalb der Abteilung Verkehr (AVK) eine Hauptansprechperson für das Mobilitätsmanagement bezeichnet. Diese ist sowohl nach aussen wie auch verwaltungsintern zuständig für Anliegen des MM.

Im Modul „**Verfahren und Erlasse beeinflussen**“ wird darauf hingearbeitet, dass die Anliegen des MM sowie die Möglichkeiten zur Finanzierung entsprechender Massnahmen in die Prozesse der Verwaltungstätigkeit (Verfahren, Erlasse, Gesetze, Programme etc.) einfliessen können. In diesem Rahmen ist auch eine entsprechende Schulung bei ausgewählten Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung vorgesehen.

Innovative Projekte von Dritten können im Modul „**Entwickeln**“ gemäss ihrer Bedeutung unterstützt werden.

Mit Massnahmen im Modul „**MM in der kantonalen Verwaltung**“ werden „Best practices“ umgesetzt. Die kantonale Verwaltung positioniert sich damit als glaubwürdige, engagierte Partnerin im MM.

Die Beurteilung von rund 20 Massnahmen zeigt, dass die laufenden Aktivitäten der beiden ersten Module (z.B. Mobilservice PRAXIS, Werkzeugkasten Aggloprogramme) sowie die unterstützten Projekte Dritter (z.B. Programm badenmobil) einen hohen Zielerfüllungsgrad aufweisen. Sechs Leistungsziele mit Indikatoren ermöglichen es, im Rahmen des Controllings die Qualitätssteigerung festzustellen und innerhalb der Massnahmen Prioritäten zu setzen.

Damit bereits Erreichtes gesichert sowie die Weichen für das Erreichen langfristiger Ziele richtig gestellt werden können, sind zusätzliche Massnahmen wie „Netzwerk MM“, *aargaumobil*, „Info Mobilservice PRAXIS“, „Neuzuzügerset Bevölkerung“, „Einsatz MM im BVU schulen“, „Checkliste betriebliches MM“, und „Energiestadt“ schrittweise umzusetzen. Die Massnahmen werden projektbezogen organisiert.

1 Einführung

1.1 Einleitung

In der Verkehrs- und Siedlungsplanung werden zur Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit und zur Senkung der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs neben der Optimierung der Infrastruktur neu auch nachfrageorientierte Strategien eingesetzt. Diese fallen unter den Begriff „Mobilitätsmanagement“ (MM).

Im Kapitel „Einführung“ werden nach der Beschreibung des bestehenden Handlungsbedarfs und dem Bezug zur Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU der Begriff „Mobilitätsmanagement“ definiert und im Kanton Aargau laufende Aktivitäten in diesem Bereich aufgezeigt. Die Berichterstattung fokussiert hier insbesondere auf die Aktivitäten der Abteilung Verkehr (AVK), obwohl im Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) des Kantons Aargau mit der Abteilung Tiefbau (ATB), der Abteilung für Umwelt (AfU), der Fachstelle Energie (FE) und der Abteilung Raumentwicklung (ARE) noch weitere Akteure im Themenbereich des MM tätig sind¹.

Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse werden im zweiten Kapitel „Konzept“ zuerst Ziele formuliert und darauf aufbauend die in vier Module gegliederten kantonalen Handlungsfelder im Mobilitätsmanagement hergeleitet.

Im dritten Kapitel „Umsetzung“ werden die zur Etablierung des Konzepts MM notwendigen Schritte und mögliche Massnahmen beschrieben.

1.2 Mobilitätsmanagement – warum?

1.2.1 Ausgangslage

Die Situation des heutigen Verkehrssystems im Kanton Aargau kann durch folgende Stichworte charakterisiert werden:

Mobilitätsentwicklung generell

- Die Mobilität hat stark zugenommen (Bsp. Baregg 1995 - 2000 + 17.8 %; DWV im Jahr 2000: 97'382 Fz/Tag). Folge davon ist, dass in den Agglomerationen das Strassennetz den motorisierten Individualverkehr (MIV) vor allem in den Spitzenzeiten nicht mehr bewältigen kann und der Busverkehr behindert wird.
- Der Freizeitverkehr hat stark zugenommen; gemäss Mikrozensus sind 40 % aller Wege Freizeitwege. Sie machen 44 % der Tagesdistanz und 49 % der täglichen Unterwegszeit aus².
- 23 % aller im Kanton Aargau wohnhaften Erwerbstätigen arbeiten ausserhalb des Kantons Aargau (Wegpendelnde: 68'000; Zupendelnde: 30'000)³.

¹ ATB z.B. im Rahmen der Strassenausbauten und -neubauten sowie des Verkehrssystemmanagements; AfU z.B. Massnahmenplan Luft (z.B. M10); FE z.B. Netzwerk der Berater für Gemeinden; verkehrsorientierte Massnahmen in der Gesamtenergiestrategie 2006; ARE z.B. Agglomerationsprogramme.

² Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Bern und Neuenburg S. 46f. Diese Zahlen beruhen gemäss dem Territorialitätsprinzip ausschliesslich auf der Tagesmobilität der Schweizer Bevölkerung. D.h. z.B. der Luftverkehr der Schweizer Bevölkerung wird lediglich über schweizerischem Territorium berücksichtigt.

³ Volkszählung 2000.

Modal-Split

- 70 % der Arbeitswege werden im Mittel mit dem Auto zurückgelegt. Auf bestimmten Relationen kann dieser Wert deutlich nach unten oder oben abweichen⁴.
- Der Anteil des Fuss-, Velo- und des öffentlichen Verkehrs an den Tagesdistanzen ist im Kanton Aargau mit ca. 20 % geringer als im CH-Mittel (knapp 25 %)⁵.

Öffentlicher Verkehr

- In den vergangenen Jahren wurde im öffentlichen Verkehr das Zugs- und Busangebot schrittweise ausgebaut.
- Im Dezember 2004 wurde mit der Inbetriebnahme der 1. Etappe Bahn+Bus 2000 ein wichtiger Angebotsschritt umgesetzt. Damit erreicht aber die Kapazität des SBB-Netzes vermehrt seine Grenzen und es ergeben sich Betriebsmehrkosten.
- Mit dem neuen Angebotskonzept 2005 wurden wichtige Angebotsziele erreicht, und bis auf Kallern sind alle Gemeinden des Kantons Aargau mit einem öV-Basisangebot erschlossen.
- Der Kanton Aargau hat ein dichtes Busnetz. Teils behindern Staus auf der Strasse den Busverkehr, vor allem in den Agglomerationen. Für den Busverkehr bedeutet dies oft einen Attraktivitätsverlust.

Fuss- und Veloverkehr

- Der Grosse Rat hat ein kantonales Radroutennetz von 900 km festgesetzt. Dessen Fertigstellung ist im Jahr 2015 geplant.

Kombinierte Mobilität

- CarSharing (Mobility) hat sich in den vergangenen Jahren etabliert. Im Kanton Aargau stehen rund 125 Fahrzeuge an rund 75 Standorten zur Verfügung.
- Im Kanton Aargau stehen 84 Park+Ride-Anlagen, viele Bike+Ride sowie Kiss+Ride-Möglichkeiten zur Verfügung.

Motorisierter Individualverkehr

- Die zu erwartende demographische und wirtschaftliche Entwicklung führt zu einer weiteren Verkehrszunahme, vor allem auch im Freizeitbereich. Gemäss Prognose wird die MIV-Verkehrsleistung im Kanton Aargau von 12 Mio. Fzkm/Tag im Jahr 2001 auf 14.3 Mio. Fzkm/Tag im Jahr 2015 zunehmen⁶.
- Sollte sich die Verkehrszunahme gemäss dem Trend entwickeln, hat das zur Folge, dass auf dem Nationalstrassennetz im Kanton Aargau mit Behinderungen zu rechnen sein wird und bis zum Jahr 2015 auf den Kantonsstrassen vor allem in den Agglomerationen weiter zunehmend und flächendeckend die Kapazitätsgrenzen erreicht werden.
- Im Jahre 2002 wurden auf dem Schweizer Nationalstrassennetz 11'363 Stautunden gezählt (Zunahme seit 1999: + ca. 55 %). Der Baregg steuerte dazu rund 1'230 Stunden bei⁷. Die Staus verur-

⁴ Mikrozensus 2000.

⁵ Mikrozensus 2000.

⁶ Verkehrsmodell Kanton Aargau und Hochrechnung des Trends 1997 - 2001 bis 2015.

⁷ Jahresstaubericht 2002, Gemeldete Staus auf den Nationalstrassen; Bundesamt für Strassen ASTRA, 7.10.2003.

sachen der Wirtschaft Kosten (CH: Fr. 750 Mio. bis Fr. 1 Mia./Jahr oder 0.2 bis 0.4 % des Bruttoinlandprodukts BIP⁸).

- Mit dem Ausbau der A1 im Bereich Baregg-Tunnel ist im Sommer 2004 ein Nadelöhr verschwunden.
- Der Kanton Aargau hat im Laufe der letzten Jahre ein Kernumfahrungsprogramm verwirklicht und mit Massnahmen zur Trennung von Schiene und Strasse punktuelle Verbesserungen erreicht.

Verkehrssicherheit

- Im Kanton Aargau kommt es jährlich zu rund 4'000 Strassenverkehrsunfällen (Tendenz abnehmend) mit 2'000 Verletzten (Tendenz konstant) und durchschnittlich 39 Toten⁹.

Umwelt

Der Verkehr hat Auswirkungen auf die Umwelt durch Bodenversiegelung, Stoffeintrag in den Boden, Rohstoff- und Energieverbrauch, Lärm, Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen.

Immer mehr Menschen leiden unter den Folgen des Verkehrs:

- z.B. Lärm: 23 % der Bevölkerung des Kantons Aargau fühlen sich vom Lärm belästigt; 9 % sind einer Strassenbelastung über dem Immissionsgrenzwert ausgesetzt¹⁰.
- z.B. Luft: Die Immissionsgrenzwerte von Ozon und Feinstaub werden regelmässig überschritten. Die Bevölkerung ist entsprechend belastet.
- z.B. Boden: Der fortschreitende Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist mit einer starken Zerschneidung der Landschaft verbunden und trägt zum Rückgang naturnaher Lebensräume und Artenverlust bei¹¹.

Wirtschaft

Ohne das heutige Verkehrsangebot und die dadurch erzielte gute Erreichbarkeit wäre unser gegenwärtiges Wirtschaftssystem kaum denkbar. Der Zusammenhang zwischen Verkehr und Wirtschaft ist stark wechselseitig geprägt, da sich die Entwicklung des Verkehrsangebots und des Bruttoinlandprodukts gegenseitig beeinflussen.

1.2.2 Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU

Die dargestellten Verkehrsprobleme will der Kanton Aargau mit einer kohärenten und nachhaltigen Verkehrspolitik lösen, die in der Strategie mobilitätAARGAU¹² definiert ist. Diese baut auf drei Leitsätzen auf (vgl. Abb. 1). Der Leitsatz III will den Verkehr mit Anreizen und Technologien steuern und lenken. Darin ist das Mobilitätsmanagement enthalten. Die Strategie Mobilitätsmanagement lautet: Durch Vernetzen und Informieren der an der Mobilität Beteiligten wird ein nachhaltiges Verkehrsverhalten gemeinsam mit Gemeinden, Firmen und Mobilitätspartnern gefördert.

⁸ Gemäss einer Pressemitteilung des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation (UVEK) vom 11. Juni 1999.

⁹ Vor 1996 nahm die Zahl der Toten von über 140 (1970) auf 37 (1996) ab. In der Periode 1996 bis 2006 schwankte die Zahl der Toten zwischen minimal 25 (2005) und maximal 46 (1997), bei einem Mittelwert von 36.6 Toten pro Jahr. Tendenz: in dieser Bandbreite konstant. Quellen: Verkehrsunfallstatistik 2002, Mobile Einsatzpolizei AG und Jahresstatistik „Strassenverkehrsunfälle 2005“; Statistisches Amt Kanton Aargau.

¹⁰ Mikrozensus 2000.

¹¹ Umweltbericht 2002, BUWAL und BFS

¹² mobilitätAARGAU; Gesamtverkehrsstrategie Kanton Aargau, GRB 2006-0772 und GRB 2006-0774

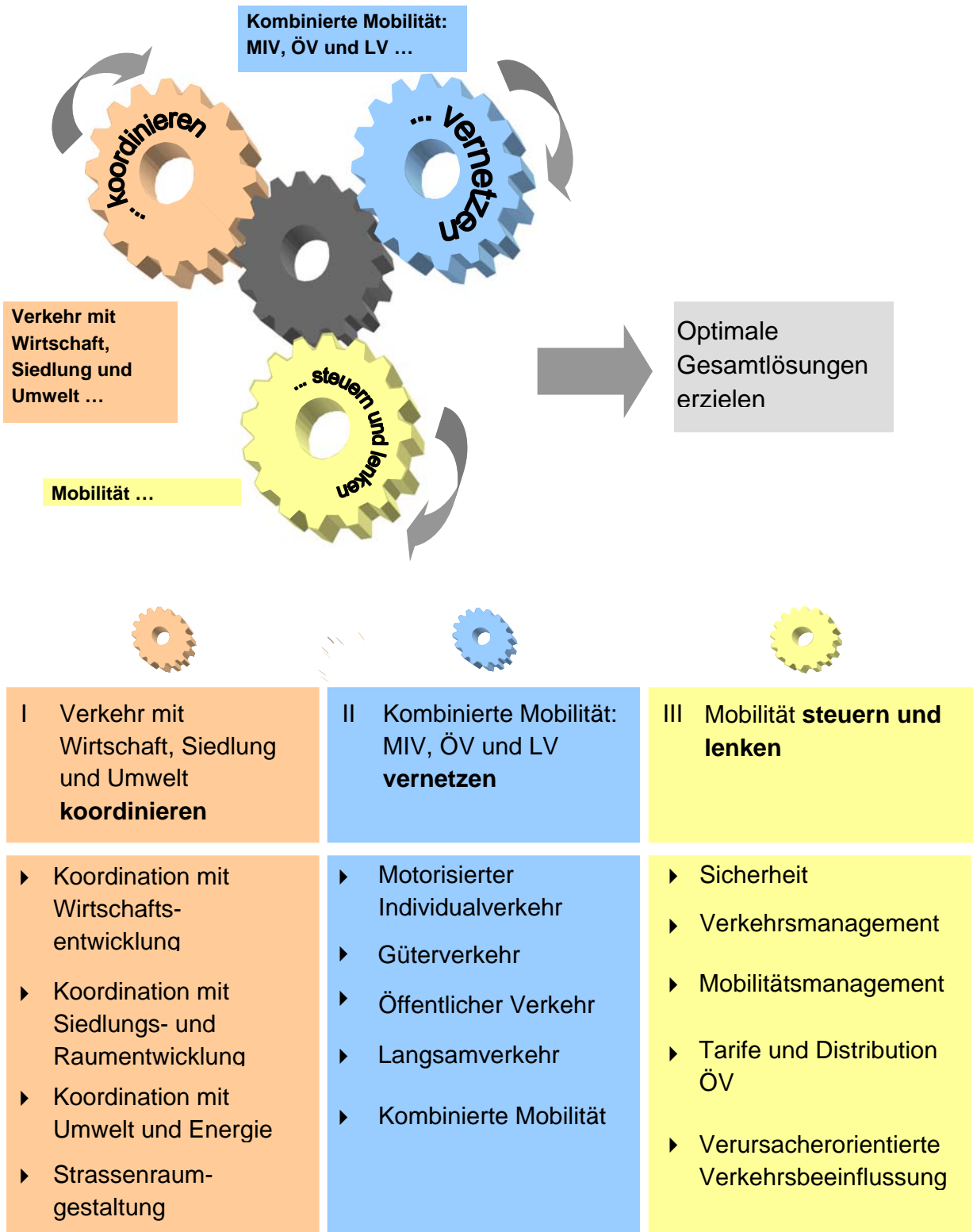


Abbildung 1: mobilitätAARGAU: Leitsätze und Strategien¹³

¹³ mobilitätAARGAU Abb. 21+22 (S. 36)

1.3 Was ist Mobilitätsmanagement

1.3.1 Definition

Die Verwendung des Begriffs „Mobilitätsmanagement“ ist weder auf europäischer noch auf nationaler Ebene einheitlich. Mittlerweile hat die folgende Definition breite Anerkennung gefunden:

Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Massnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Massnahmen basieren auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings¹⁴.

Das Mobilitätsmanagement (MM) umfasst damit Massnahmen, die bei den Verkehrsteilnehmenden (nachfrageorientiert) ansetzen¹⁵.

Die Verkehrsteilnehmenden werden durch Massnahmen des MM über die Möglichkeiten der verschiedenen vorhandenen Verkehrsmittel¹⁶ sowie deren Kombination und allfällige neue Angebote informiert. Dabei werden dem motorisierten Individualverkehr gegenüber keine Einschränkungen gemacht. Es werden Anreize zum wesensgerechten Einsatz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie zur Nutzung der Mobilitätsformen Bahn, Bus, Velo, zu Fuss, CarSharing oder deren Kombination geschaffen. Damit wird auch ein Beitrag zur Sicherung der Bedürfnisse der Gesellschaft, der Umwelt und der Wirtschaft geleistet.

Neben professioneller Information und Kommunikation wird im Mobilitätsmanagement auch darauf hingearbeitet, Transportdienstleistungen für die Verkehrsteilnehmenden gut organisiert und aufeinander abgestimmt bereitzustellen¹⁷.

Beim Mobilitätsmanagement handelt es sich um einen noch relativ jungen Ansatz in der Stadt- und Verkehrsplanung, dessen Massnahmen kurzfristig und zu relativ geringen Kosten¹⁸ realisiert werden können. Verschiedenste in- und ausländische Beispiele¹⁹ zeigen, dass in diesem verkehrspolitischen Handlungsfeld ein beträchtliches Optimierungspotenzial liegt.

Nach dem heutigen Wissensstand treten beim Mobilitätsmanagement Erfolge erst mittel- und langfristig ein. Einzelne Massnahmen können aber v.a. in Verbindung mit restriktiven Massnahmen auch kurzfristig Wirkungen entfalten²⁰.

1.3.2 Aktionsebenen und Servicebereiche

Die Organisation und Einführung der Massnahmen des Mobilitätsmanagements erfolgt auf den nachstehenden drei Aktionsebenen:

¹⁴ ILS/ISB 2000: Mobilitätsmanagement Handbuch, Dortmund, Aachen.

¹⁵ Vgl. auch Zusammenhang mit Verkehrssystemmanagement (VSM), Anhang D.

¹⁶ Voraussetzung für viele Dienstleistungen des MM ist das Vorhandensein der entsprechenden Angebote und Infrastruktur (Radrouten, Strassen, P+R-Infrastruktur etc.).

¹⁷ In diesem Punkt überlappt sich das Konzept „Mobilitätsmanagement“ mit der Strategie Kombinierte Mobilität der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU: Die einzelnen Verkehrsträger werden zur optimalen Nutzung ihrer Vorteile kantonsweit vernetzt. Das Angebot der kombinierten Mobilität Strasse-Bahn wird durch bauliche und betriebliche Massnahmen ausgeweitet..

¹⁸ Im Vergleich mit den Kosten für Infrastrukturprojekte.

¹⁹ Siehe z.B. www.mobilservice.ch, Rubrik Praxis und www.epommweb.org (Website Netzwerk für Mobilitätsmanagement in Europa)

²⁰ Siehe Erfolg der Mobilitätsberatung im Rahmen des Programms badenmobil bei der Pilotanwendung ABB Utility Automation (Anhang A).

Auf der **strategischen Ebene** werden die Massnahmen initiiert, die Finanzierung sichergestellt, Partnerschaften gebildet und gepflegt und so günstige Voraussetzungen für den Erfolg der Massnahmen geschaffen. Gleichzeitig wird wo immer möglich die Entwicklung der Massnahmen mittels eines Controllingsystems gesteuert.

Auf der **Managementebene** erfolgen der eigentliche Aufbau, die inhaltliche Organisation und das Anbieten von Mobilitätsdienstleistungen bzw. -massnahmen.

Auf der **Nutzerebene** werden die Dienstleistungen und Produkte zielgruppenspezifisch angeboten und vermarktet. Dabei können sechs verschiedene Servicebereiche unterschieden werden, die nachstehend dargestellt und mit Beispielen von Dienstleistungen und Produkten konkretisiert sind. Die ersten drei Servicebereiche werden teilweise auch unter dem Begriff „Mobilitätsberatung“ zusammengefasst.



Information und Beratung richtet sich in erster Linie an die Allgemeinheit und stellt eher unspezifische Informationen zur Verfügung, wie Karten, Fahrpläne, Strassen- und Routeninformationen.

Bsp. www.a-welle.ch; Mobilitätszentrale des Programms badenmobil (www.badenmobil.ch); Tür-zu-Tür-Fahrplan; Fahrradkarten



Beratung von Unternehmen²¹ richtet sich an klar definierte Zielgruppen (Unternehmen, Verwaltungen, Institutionen) und bietet Analysen und Empfehlungen für eine Optimierung der Mobilität an (z.B. in einem so genannten Mobilitätsplan).

Bsp. Programm badenmobil – Mobilitätsberatung für Verkehrserzeugende Unternehmen; Informationsplattform zum betrieblichen MM z.B. www.clever-pendeln.de



Bewusstseinsbildung und Bildung sind kampagnenorientierte Massnahmen, welche die Allgemeinheit informieren und aufklären oder sich als Schul- und Experimentierstoff direkt an Schüler und Schülerinnen richten. Dadurch soll die Auseinandersetzung mit dem eigenen Mobilitätsverhalten gefördert werden.

Bsp. Europäischer Aktionstag 22. September, Kurse mobil sein – mobil bleiben; Elektrovelokampagne NewRide; EcoDrive-Kurse; bike to work



Transportorganisation und –koordination hat zum Ziel, Wegketten zu vereinfachen, indem die verschiedenen Anbieter von Transportdienstleistungen zur Zusammenarbeit angeregt werden.

Bsp. Fahrtenbörse www.carpooling.com, Carlos, Bahn+CarSharing



Verkauf und Reservierung ist eine klassische Dienstleistung von Transportunternehmen, welche aber neu zentral und aus einer Hand - in so genannten Mobilitätszentralen - und somit kundenschaftsfreundlicher angeboten wird.

Bsp. Programm badenmobil – Mobilitätszentrale Baden Bahnhof ab 2005



Neue Mobilitätsprodukte und Serviceangebote erleichtern die Benutzung und Kombination bestehender Transportdienstleistungen, insbesondere durch tarifliche Vereinbarungen der Anbietenden.

Bsp. Jobticket, Business-CarSharing; Ökobonus; Entwicklung eines „alles-in-einem-Ticket“ für Veranstaltungen; Velo-Hauslieferdienst

²¹ Siehe auch „Mobilitätsmanagement in Unternehmen; Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements in ausgewählten Ländern Europas; energie schweiz; Verfasser: R. De Tommasi synergo; Zürich, Oktober 2003. In der Beilage findet sich eine Beispielsammlung von Unternehmen, die betriebliches Mobilitätsmanagement umgesetzt haben.

1.3.3 Wirkungsweise

Auf der **strategischen Ebene** sorgt der Kanton Aargau für gute Voraussetzungen und koordiniert die Aktivitäten. Zielgruppe der kantonalen Aktivitäten im MM sind Akteure auf der Managementebene, selten auf der Nutzerebene.

Akteure, die auf der **Management-Ebene** Produkte oder Dienstleistungen in den sechs Servicebereichen entwickeln und anbieten, sind schwergewichtig Mobilitätsanbieter, Verbände, Dritte, Gemeinden und Agglomerationen. Die Bedeutung der Agglomerationen als Akteure im Mobilitätsmanagement nimmt zu, da sich in diesen Räumen ein Grossteil des Verkehrsgeschehens abspielt und der „Veränderungsdruck“ hier am grössten ist. Je nach Situation können die einzelnen Akteure ihrerseits Zielgruppe anderer, übergeordneter Akteure und deren Aktivitäten sein.

Mit den Dienstleistungen und Produkten des Konzepts MM soll eine effiziente, nachhaltige Mobilität angeregt und gefördert werden. Deshalb ist die **Bevölkerung des Kantons Aargau** die zentrale „End-Zielgruppe“ des Mobilitätsmanagements. Sie ist in der nachstehenden Graphik auf der **Nutzer-Ebene** angesiedelt.

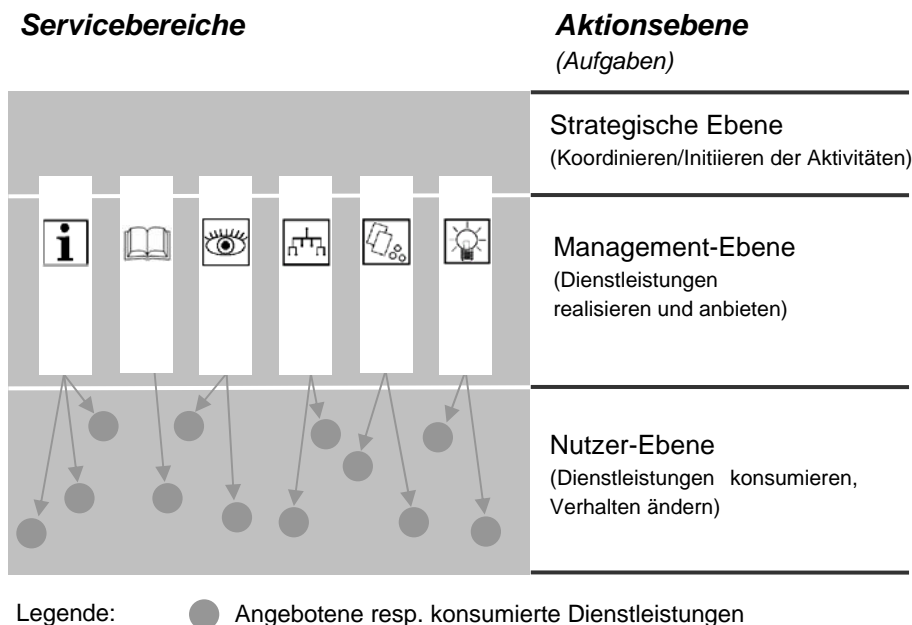


Abbildung 2: Servicebereiche und Aktionsebenen

Im Bereich der Dienstleistungen und Produkte besteht beim Mobilitätsmanagement eine fast unüberblickbare Vielfalt. Die Wirkungsweise und die Wirksamkeit (Nutzen) der Dienstleistungen und Produkte hängen von der spezifischen örtlichen, zeitlichen und ggf. betrieblichen Situation ab. Als besonders erfolgsversprechend haben sich dabei Situationen der Veränderung erwiesen, wird doch das Mobilitätsverhalten sowohl vom Individuum als auch von Unternehmen besonders in solchen Situationen neu beurteilt und es können neue Gewohnheiten entstehen. Diese Situationen der Veränderungen können sich durch äusseren Druck (z.B. Auflagen, Vorgaben, Stau, Baustelle, Parkplatzsituation etc.), ökonomische Zwänge oder Anreize oder als Folge veränderter Lebensumstände ergeben (z.B. Umzug, Aufnahme Erwerbstätigkeit, Jobwechsel, Kinder, Alter etc.).

1.4 Laufende Aktivitäten im Kanton Aargau

Bereits heute laufen im Kanton Aargau im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung Aktivitäten, die dem MM zugeordnet werden können. Die Abbildung 3 gibt einen nach den Aktionsebenen geordneten Überblick über die wichtigsten im Jahr 2006 laufenden Aktivitäten in der AVK. Im Anhang A sind diese detailliert beschrieben und die einzelnen Optimierungspotenziale aufgelistet.

Aktivität	Beschreibung	Beitrag AVK	Zielgruppe(n) AVK
Strategische Ebene			
<i>aargaumobil</i>	Umsetzungsorganisation des Mobilitätsmanagements im Kanton Aargau	Initiiieren und/oder aktiv unterstützen, umsetzen (verwaltungsintern), koordinieren und vernetzen	Gemeinden, Unternehmen, Mobilitätspartner, Interessensvereinigungen, Mitarbeiter der kant. Verwaltung
Mobilservice PRAXIS	Internetplattform mit Projektbeispielen und Beratungsangebot. Unterstützung durch Kt. AG vorläufig während der Pilotphase.	Finanziell + Mitwirkung Steuerungsgruppe und interne Betreuungsgruppe.	Gemeinden, Planungsregionen, Agglomerationen, grosse Unternehmen
Werkzeugkasten Aggloprogramme	Anliegen und Möglichkeiten des MM werden den Agglomerationen in Form eines „Werkzeugkastens“ zur Verfügung gestellt.	Initiiieren, aktive Begleitung und fachliche Unterstützung.	Agglomerationen, Regionen, grosse Unternehmen
Management-Ebene			
Kontakte zu Unternehmen und Mobilitätspartnern	Der Tarifverbund A-Welle pflegt Kontakte zu Unternehmen (Mailing) und Mobilitätspartnern.	Verflechtung mit Leitung A-Welle.	Mobilitätspartner Unternehmen
MOBILDUNG	Massnahme, die eine ganzheitliche Mobilitätsbildung in Schulen anstrebt. Es sollen neue Mobilitätsformen in der Schule erlebt und die Wege zur Schule sicherer gestaltet werden.	Evtl. finanziell oder evtl. Mitarbeit in einer Begleitgruppe.	Schulbehörden (Schulgemeinden, Schulpflegen etc.), Schulen, Lehrerschaft
Nutzer-Ebene			
Information zum öffentlichen Verkehr	Informationen über Aktivitäten im Bereich öV, Einsatz verschiedener Informationskanäle wie: Broschüren, Zeitschrift in Fahrt, www.einsteigen.ch, Radio, TV.	Initiiieren, Projektleitung, Verbreitung.	Bevölkerung
Business CarSharing kant. Verwaltung	In der kant. Verwaltung wird die Nutzung des CarSharings für geschäftliche und private Fahrten angeboten.	Initiiieren, Projektleitung, Förderung Nutzung, Erfolgskontrolle.	Mitarbeitende kant. Verwaltung
Programm badenmobil	Mobilitätsberatung für Verkehrserzeugende Unternehmen	Firmen in der Stadt und Region Baden wird ein Angebot für Mobilitätsberatung gemacht.	Ko-Finanzieren, Mitwirken in PL und Controllingteam.
	Mobilitätszentrale	Schrittweiser Aufbau einer Mobilitätszentrale in Baden.	Ko-Finanzieren, Mitwirken in PL und Controllingteam.
Unternehmen Spreitenbach	Einbringen möglicher Massnahmen MM bei den Verhandlungen zum Parkplatzangebot.	Lösungsansätze aufzeigen.	Einzelne Unternehmen

Abbildung 3: Übersicht über die im Kanton Aargau bis 2006 laufenden MM-Aktivitäten

1.5 Fazit

Mobilitätsmanagement (MM) ist ein verkehrspolitisches Handlungsfeld mit einem beträchtlichen Potenzial zur Förderung einer effizienten und nachhaltigen Mobilität. Im Kanton Aargau ist die Abteilung Verkehr bereits heute im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung im Bereich des MM aktiv. In der Gesamtverkehrsstrategie *mobilitätAARGAU* ist das Mobilitätsmanagement verankert und damit Bestandteil der zukünftigen, nachhaltigen Verkehrspolitik. Damit und via *aargaumobil* ist sichergestellt, dass die Aktivitäten im Mobilitätsmanagement „als Ganzes“ sichtbar und wirksam werden können.

Gemeinsam ist den bisherigen Massnahmen und Aktivitäten, dass sie sich gezielt an Verkehrsteilnehmende oder Unternehmen innerhalb und ausserhalb der kantonalen Verwaltung wenden. Praktisch in allen Aktivitäten werden Kooperationen zwischen Mobilitätsanbietenden sowie das Vernetzen verschiedener Mobilitätsformen angestrebt. Aus einigen Projekten liegen dank der durchgeführten Erfolgskontrollen zudem Nachweise der Wirksamkeit bzw. der aktiven Informationsnutzung vor.

Bei der Umsetzung von Massnahmen des MM unterstützt der Kanton bis heute die selber im MM aktive Stadt Baden. Bei der Ausdehnung dieser Unterstützung auch auf andere Gemeinden besteht ein nennenswertes Entwicklungspotenzial.

Aufgrund der projektbezogenen Bearbeitung und Kooperation besteht bei den Aktivitäten im MM ein Optimierungspotential. Mit einer effizienten Steuerung können Synergien genutzt, vorhandene Doppelspurigkeiten behoben und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit zusätzliche Wirkungen erzeugt werden. Ziel des Konzepts MM ist es deshalb, die bisherigen Aktivitäten und Erfolge sicherzustellen, neue Massnahmen abgestimmt auf das Konzept MM aufzunehmen und die Effizienz zu verbessern.

2 Konzept Mobilitätsmanagement

2.1 Zielsystem und Controlling

Das nachstehende Zielsystem für das Mobilitätsmanagement des Kantons Aargau basiert auf den sechs Hauptzielen der Strategie mobilitätAARGAU: attraktiv – solidarisch – sicher – wirtschaftlich – energieeffizient und umweltverträglich.

Es umfasst ein allgemeines Oberziel und verschiedene Ziele. Gemeinsam setzen sie den Rahmen, um Massnahmen des MM zu definieren und um deren Beitrag zur Zielerreichung (Nutzen) abzuschätzen. Damit der Grad der Zielerreichung festgestellt werden kann, werden für jedes Ziel messbare Indikatoren vorgeschlagen.

Die Prioritätensetzung für die Umsetzung erfolgt in erster Linie nach dem Grad der Zielerreichung. Zusätzlich können weitere Faktoren die Weiterverfolgung einer Massnahme begünstigen oder hemmen, wie z.B. Finanzierungs- und Organisationsunterstützung durch Dritte oder politische Rahmenbedingungen.

2.1.1 Oberziel

Das Oberziel des Konzepts Mobilitätsmanagement ist der wesensgerechte Einsatz der Verkehrsmittel: Förderung des Langsamverkehrs (zu Fuss, Velo), des öffentlichen Verkehrs sowie der kombinierten Mobilität. Damit wird auch ein Beitrag zur Effizienzsteigerung und Entlastung der heute bestehenden Problembereiche des MIV (Stau etc.) geleistet. Auch Firmen und Einzelkunden profitieren. Je nach Situation und Anwendung des MM sind vor allem bei Firmen ein Imagegewinn und Kosteneinsparungen möglich.

2.1.2 Ziele und Indikatoren

In Ergänzung zum wirkungsorientierten Oberziel werden sechs Ziele (Leistungsziele) und die ihnen zugeordneten Indikatoren für das Controlling definiert. Die Ziele können aufgrund von gemachten Erfahrungen angepasst werden. Für die Indikatoren werden Zielvorgaben festgelegt.

Ziel Z1

Indikatoren

Die Akteure des MM tauschen Erfahrungen und Informationen aus.

- Anzahl geschaffene Angebote (z.B. Weiterbildungsveranstaltungen, Newsletter, Internetplattform)
 - a) verwaltungsintern und
 - b) in Partnerschaften, Multiplikatoren
- Intensität der Nutzung dieser Angebote

Ziel Z2

Indikatoren

Gemeinden, Agglomerationen, Verbände und Unternehmen (Multiplikatoren) werden für das MM sensibilisiert, motiviert und bei der Umsetzung des MM unterstützt.

- Anzahl Kontakte mit Multiplikatoren, bei denen MM thematisiert wurde
- Anzahl durchgeführte Beratungen zur Unterstützung der Multiplikatoren bei der Umsetzung des MM

- Ziel Z3** **Der Kanton unterstützt innovative Projekte und neue Mobilitätsangebote mit hohem Nutzen(-potenzial).**
- Indikatoren*
- Soweit möglich, Nachweis der projektbezogenen, direkt erzielten Wirkung (Verhaltensänderung)
 - Anzahl neue Dienstleistungen und Produkte des MM
 - Aktivitäten je Servicebereich
- Ziel Z4** **Der Kanton nutzt bzw. beeinflusst Verfahren (Prozesse, Programme, Planungen, Mitwirkung) und Erlasse (Gesetze, Verordnungen) vorsorgend im Sinne des MM.**
- Indikatoren*
- Anzahl beeinflusste Verfahren; Qualität
 - Anzahl gestaltete Erlasse; Qualität
- Ziel Z5** **Die kantonale Verwaltung setzt im eigenen Betrieb selber Massnahmen um.**
- Indikatoren*
- Anzahl umgesetzte Massnahmen des MM
- Ziel Z6** **Der Kanton kommuniziert seine Aktivitäten im MM aktiv.**
- Indikatoren*
- Anzahl Medienmitteilungen im Bereich MM
 - Kommunikation gelungener Beispiele

2.1.3 Wirkungsnachweis

Der Nachweis, im Sinne des Oberziels Wirkung erzielt zu haben und diese auch zu quantifizieren, ist bereits bei Projekten auf der Nutzer-Ebene schwierig und zum Teil aufwändig. Auf der strategischen Ebene ist der entsprechende Nachweis noch viel schwieriger zu erbringen, da auf dieser Ebene primär Rahmenbedingungen geschaffen werden, die in der Folge „erst“ die Entstehung und Umsetzung der Projekte für die Nutzer-Ebene ermöglichen.

Die Wirkung im Sinne des Oberziels wird deshalb nur exemplarisch im Rahmen von ausgewählten Massnahmen/Projekten konkret aufgezeigt. Ist der kantonale Beitrag zu einer Dienstleistung oder einem Produkt gross, wird eine Erfolgs- resp. Wirkungskontrolle verlangt bzw. vorgeschrieben.

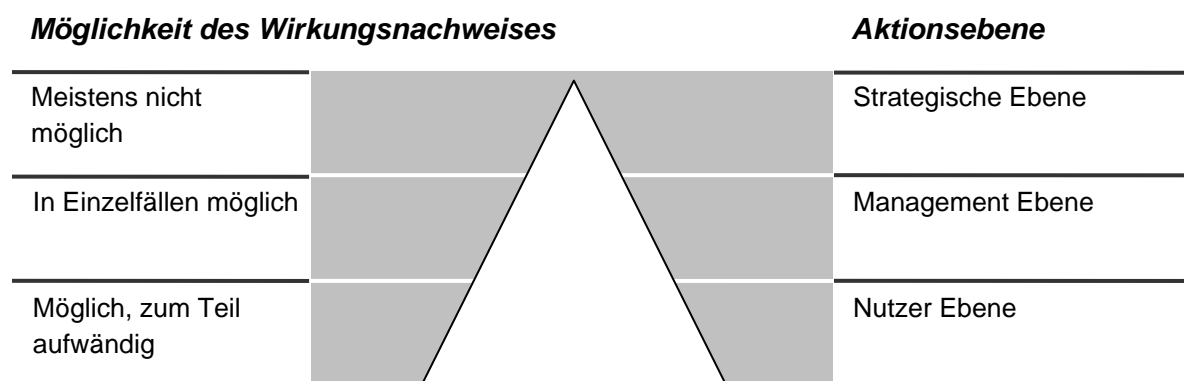


Abbildung 4: *Aktionsebenen und die Möglichkeit des Wirkungsnachweises*

2.2 Handlungsfelder Kanton Aargau

2.2.1 Übersicht

Die in vier Module unterteilten Handlungsfelder des Kantons Aargau im Mobilitätsmanagement (MM) und deren Wirkungsweise sind in der nachstehenden Abbildung schematisch dargestellt. Die Übergänge von einem Modul zum anderen sind fließend.

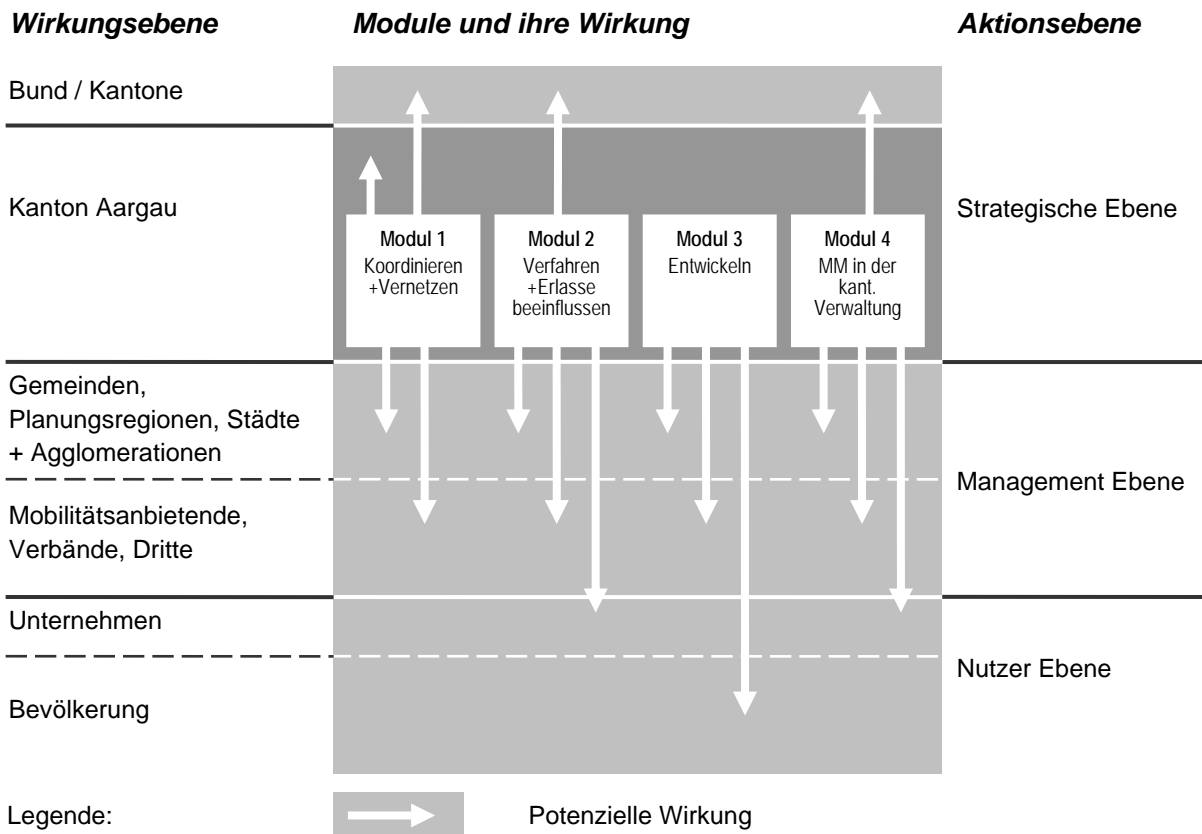


Abbildung 5: Übersicht über die Module und ihre Wirkungsweise

Der Kanton Aargau ist beim MM in Zukunft schwergewichtig auf der strategischen Ebene tätig und stellt nur in Ausnahmefällen Dienstleistungen und Produkte für die Verkehrsteilnehmenden selbst bereit. Er konzentriert sich dabei auf seine Kernaufgaben. Vorbehalten bleiben hoheitliche Zuständigkeiten. Er koordiniert und vernetzt, beeinflusst Verfahren und Erlasse (z.B. Gesetze) im Sinne des MM und fördert Aktivitäten primär bei Partnern und Dritten. Er setzt ausgewählte Massnahmen des MM auch in der kantonalen Verwaltung um.

Dieses Vorgehen ermöglicht, zusätzliche Ressourcen zu erschliessen und bewirkt Multiplikatoreffekte²². Da die einzubindenden Partner i.d.R. näher am Markt sind, diesen besser kennen, örtlich stärker verankert sind und über eine grössere Menge Nutzende bzw. über einen direkteren Zugang zu diesen verfügen, können sie Massnahmen des MM effizienter und zielgruppenspezifischer umsetzen als der Kanton.

²² Ein Multiplikator setzt gute Beispiele/Projekte des MM um und macht sie so einem grösseren Kreis bekannt.

Partner oder Partnerinnen zeichnen sich dadurch aus, dass sie Dienstleistungen und Produkte des Mobilitätsmanagements bereitstellen und anbieten:

- **Gemeinden, Planungsregionen, Städte und Agglomerationen** sind jene Orte, wo die Verkehrsprobleme am akzentuiertesten auftreten. Diese Akteure sind näher bei der Bevölkerung als der Kanton. Ihr Handeln, Planen, Bauen und ihre Vorschriften haben einen unmittelbareren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Die Akteure können Dienstleistungen und Produkte initiieren oder selber anbieten; vor allem aus den Servicebereichen „Information und Beratung“ sowie „Bewusstseinsbildung und Bildung“. In vielen Prozessen sind sie Bewilligungsbehörde, die Anliegen des MM einbringen können/müssen. Den Gemeinden kommt auch beim betrieblichen MM eine wichtige Funktion zu (verwaltungsinterne Kompetenz aufbauen, bei Betrieben Interesse wecken etc. sowie gute Beispiele verbreiten).
- **Mobilitätsanbietende** wie z.B. der Tarifverbund A-Welle, umliegende Tarifverbände, die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs oder Mobility CarSharing Schweiz sind wichtige Partner, deren kommerzielle Interessen und Nähe zur Kundschaft zu Synergien mit den Interessen des Kantons Aargau führen können.
- **Verkehrsverbände** verfügen über gute Kommunikationskanäle zu ihren Mitgliedern, bieten selber Dienstleistungen des MM an oder fördern Aktivitäten im MM. Teilweise schaffen sie Anreize für innovative Produkte²³.
- **Unternehmen**, Einkaufszentren und andere grosse verkehrserzeugende Unternehmen sind in einer ersten Phase Zielgruppe der kantonalen Aktivitäten des Mobilitätsmanagements. In einer zweiten Phase können sie aber ihrerseits als Akteure und Partner aktiv werden und dazu beitragen, dass die unternehmensbezogenen Dienstleistungen des Mobilitätsmanagements den Bedürfnissen der Zielgruppe entsprechen. Eine wichtige Vorreiterrolle kommt Pionierunternehmen zu. Diese realisieren gewünschte Massnahmen zu einem frühen Zeitpunkt oder auf innovative und kreative Weise.
- Gemeinsam mit anderen **Kantonen** können Projekte realisiert und so Synergien erschlossen oder mit wenig Aufwand viel Wirkung erzielt werden (z.B. Mobilservice PRAXIS).
- Im Bereich Mobilitätsmanagement sind die Ziele von **Bund** und Kanton Aargau kongruent. Der Bund bietet für gewisse Themenbereiche partnerschaftliche Unterstützung²⁴ an.

²³ EcoDrive – TCS, „Velofreundlicher Betrieb 2004“ – IG Velo Schweiz und Partner; „Sicher zu Fuss – Innovationspreis Fussverkehr 2004“ – Fussverkehr Schweiz, VCS, FVS und weitere.

²⁴ Z.B. werden im Rahmen des „Gesamtprojektes Mobilitätszentralen“ etwa 10 Pilotprojekte unterstützt. Das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität des UVEK unterstützt entsprechende Pilotprojekte. Ebenfalls werden für Agglomerationsprogramme Gelder bereitgestellt.

2.2.2 Modul 1 Koordinieren und Vernetzen

Der Kanton Aargau führt das Mobilitätsmanagement auf breit abgestützter Basis ein und verbindet die potenziellen Partner und Partnerinnen untereinander. Via *aargaumobil* baut der Kanton Aargau ein Netzwerk auf, das die Umsetzung des Mobilitätsmanagements zusätzlich unterstützt.

Mit dem Netzwerk wird ein Umfeld geschaffen, so dass neue Dienstleistungen in den sechs Servicebereichen entstehen können und bestehende oder neue Dienstleistungen besser aufeinander abgestimmt werden (**Koordinieren**). Den Akteuren – sowohl ausserhalb als auch innerhalb der kantonalen Verwaltung – wird über *aargaumobil* die Möglichkeit zur Vernetzung und zum Austausch von Ideen und Erfahrungen geboten (**Vernetzen**). So können neue Kooperationen und Synergieeffekte entstehen und die angebotenen Dienstleistungen mehr Wirkung erzielen.

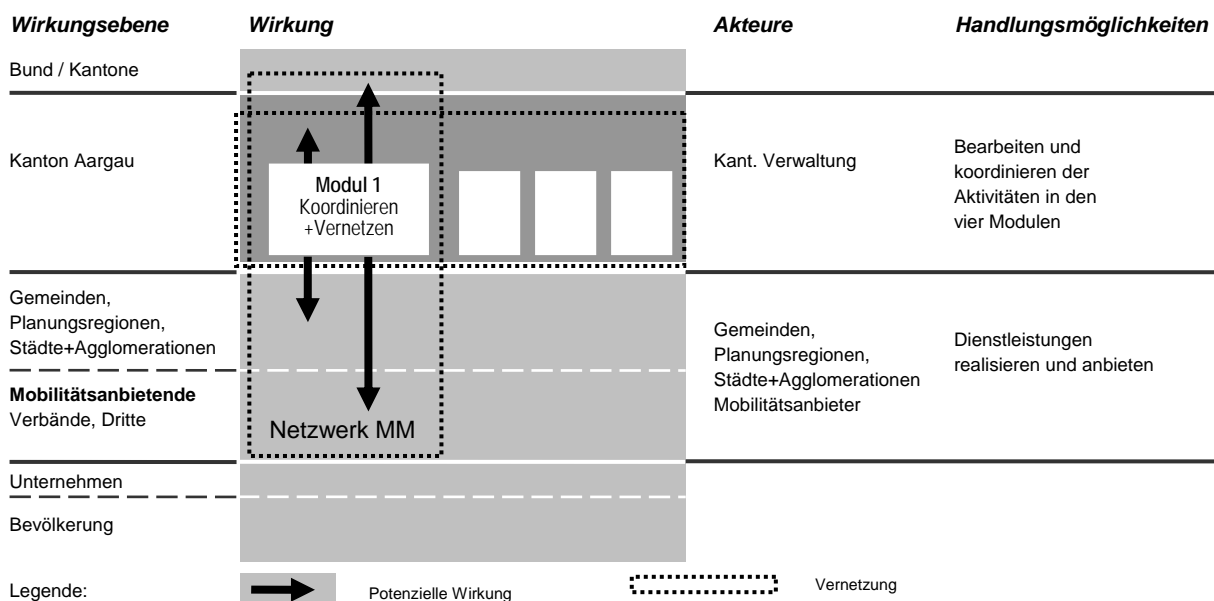


Abbildung 6: Modul 1 und seine Wirkung

Bei den Gemeinden, Agglomerationen und Mobilitätsanbietenden sowie bei Unternehmen wird das Interesse für das Mobilitätsmanagement geweckt. Durch das Bekanntmachen von guten Beispielen (z.B. Business CarSharing) werden sie motiviert, ihrerseits aktiv zu werden. Die AVK setzt sich zusammen mit der Fachstelle Energie (FE) dafür ein, dass Aargauer Gemeinden für das Label Energiestadt gewonnen werden, um in diesem Rahmen die Gemeinden auch für Mobilitätsmanagement-Massnahmen zu sensibilisieren.

Die AVK arbeitet im Modul 1 mit den verschiedenen Abteilungen der kantonalen Verwaltung, die im MM aktiv sind (ATB, AfU, FE etc.) zusammen. Dabei werden die Aktivitäten im Bereich MM wo nötig initiiert und koordiniert (z.B. auch mit der Hauptausrichtungen „Kombinierte Mobilität: Angebote MIV, ÖV, LV vernetzen“) und können so effizient erbracht werden. Jene Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung, die im Bereich MM Wirkung nach aussen erzielen oder Kontakte zu Gemeinden und Regionen haben (z.B. Koordinationsstelle Baugesuche, Projektleitende) werden für die Anliegen des Konzepts MM sensibilisiert und ihre Wahrnehmung für den Einsatz des MM geschärft (Schulen der Mitarbeitenden).

2.2.3 Modul 2 Verfahren und Erlasse beeinflussen

Der Kanton Aargau beeinflusst im Rahmen seiner gesetzgeberischen Tätigkeit und seiner Funktion als Genehmigungsbehörde die Verfahren und Erlasse im Sinne des Konzepts MM (**Beeinflussen**).

Bei der Revision von Gesetzen und Verordnungen aber auch bei der Ausarbeitung und Umsetzung von Empfehlungen und Programmen (z.B. Agglomerationsprogramme) werden die Anliegen des Mobilitätsmanagements berücksichtigt.

Im Rahmen der Mitwirkung der kantonalen Fachstellen bei Baugesuchen und via Beratung durch *aargaumobil*, insbesondere bei Bauvorhaben von grossen verkehrserzeugenden Einrichtungen, werden möglichst vor Einreichung der Bewilligungsakten Überzeugungsarbeit für die Beteiligung am Mobilitätsmanagement geleistet, mögliche Massnahmen aufgezeigt und deren Umsetzung unterstützt - ggf. auch durch Auflagen.

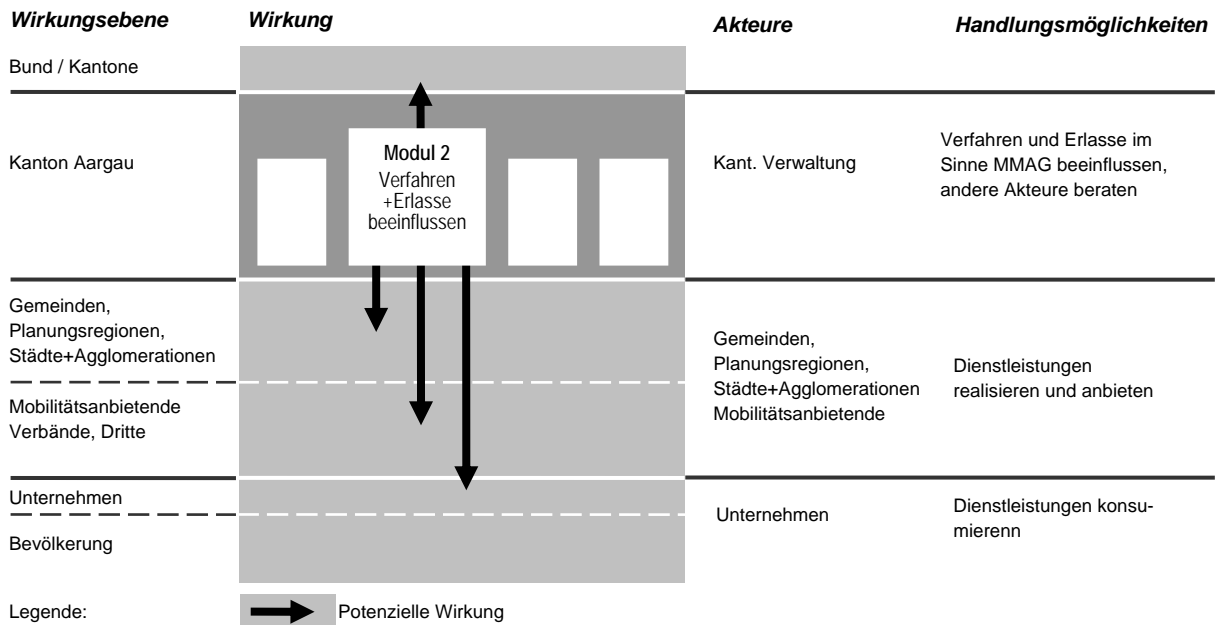


Abbildung 7: Modul 2 und seine Wirkung

Das Mobilitätsmanagement wird als einer von verschiedenen Pfeilern in das bestehende Verfahren bei der Planung von Verkehrswegen (z.B. Neu- und Ausbau von Strassen, Umfahrungen, Behebung von Problemstellen) einbezogen und in der AVK etabliert. Dabei werden die Möglichkeiten des MM inhaltlich definiert, und die beteiligten kantonalen Amtsstellen und die Gemeinden frühzeitig informiert, und für Massnahmen des MM motiviert. Z.B. kann beeinflussen heissen:

- Im Entwurf des Kantonsstrassendekrets des Regierungsrats ist in Artikel § 18 Abs. 3 vorgesehen, dass der Kanton Beiträge an Massnahmen zur Steuerung der Mobilität leisten kann. Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in der Verordnung. Diese Verordnung wird so formuliert, dass Massnahmen des MM aus allen vier Modulen finanziert werden können.
- Bei Ausschreibungen von Transportdienstleistungen im öffentlichen Verkehr können Beteiligung am Netzwerk MM und die Mitarbeit bei Mobilitätszentralen zu Vergabekriterien gemacht werden. Im Rahmen der Erarbeitung der Verordnung zum ÖV-Gesetz könnte geprüft werden, ob eine Verankerung nötig und möglich ist.
- Entsprechende Überlegungen sind auch bei anderen Rechtsgrundlagen, Empfehlungen etc. einzubringen (z.B. Gesamtkonzept Parkierung, Kommunale Verkehrsrichtplanungen etc.).

2.2.4 Modul 3 Entwickeln

In diesem Modul werden vom Kanton Aargau – operativ z.B. im Rahmen von *aargaumobil* – Projekte und Aktivitäten des MM auf der Nutzerebene entwickelt und gefördert. Diese werden dann mit Ressourcen (fachlich oder finanziell) unterstützt, wenn die Initiative zum Projekt von Dritten ausgeht und diese ihrerseits zum Projekt beitragen.

Der Aufbau neuer Produkte in den sechs Servicebereichen braucht am Anfang oft eine „trial and error“-Phase, die Lernprozesse hervorbringt, an denen resp. deren Resultaten die AVK ein Interesse hat. Deshalb sind innovative Projekte des MM in der Anfangsphase vielfach auf die finanzielle Förderung im Sinne einer Anschubfinanzierung seitens der öffentlichen Hand angewiesen (**Entwickeln**)²⁵.

Der Umfang der Fördermöglichkeiten in diesem Modul wird durch die verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen des Kantons bestimmt.

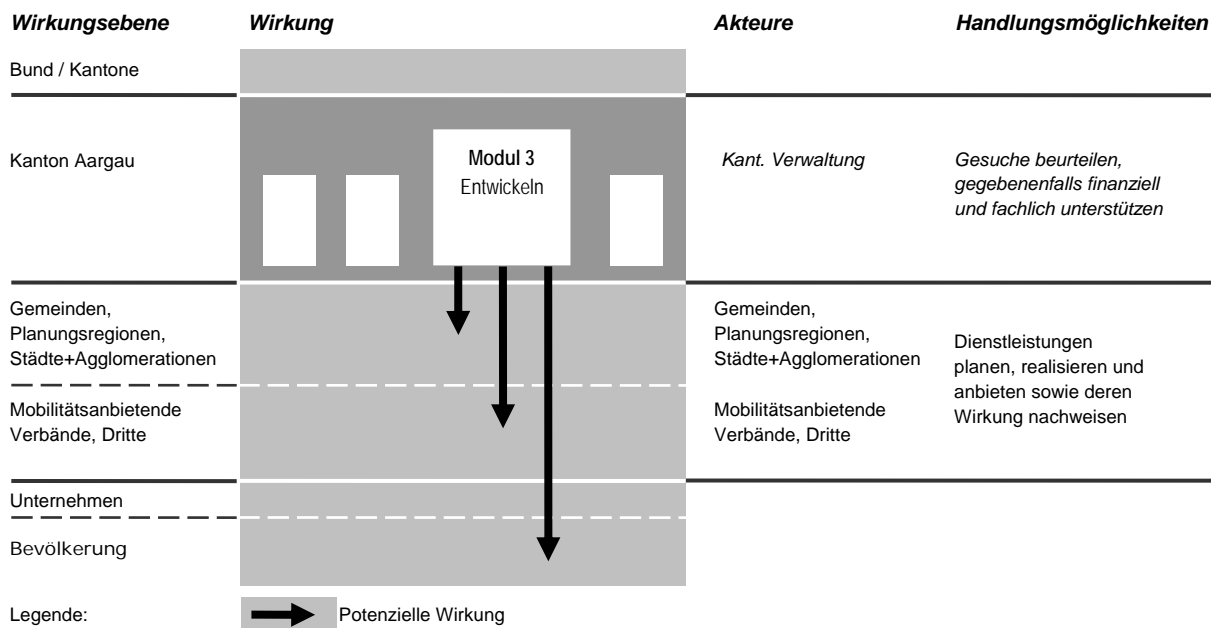


Abbildung 8: Modul 3 und seine Wirkung

²⁵ Siehe Seiten 9/10 „Grobbeurteilung innovativer Mobilitätsprojekte“, Sept. 2003, BFE; Auftragnehmer: infras.

2.2.5 Modul 4 MM in der kantonalen Verwaltung

Das Unternehmen "kantonale Verwaltung" positioniert sich bei der Einführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements als attraktiver, innovativer und umweltbewusster Arbeitgeber (**"Best Practice umsetzen"**).

Die beim BVU vorhandenen Kompetenzen im MM werden u.a. via *aargaumobil* ausgebaut und innerhalb der kantonalen Verwaltung weitergegeben.

Setzt sich das Departement Bau, Verkehr und Umwelt für die Umsetzung von Massnahmen des MM innerhalb der kantonalen Verwaltung ein, verfügt es über Vorzeige-Projekte und kann deren Wirkung²⁶ dokumentieren. In der kantonalen Verwaltung erfolgreich umgesetzte Beispiele („Best Practice“) können zudem von „ausen“ eingefordert werden. Die kantonale Verwaltung wird damit als glaubwürdige, engagierte Partnerin im MM wahrgenommen.

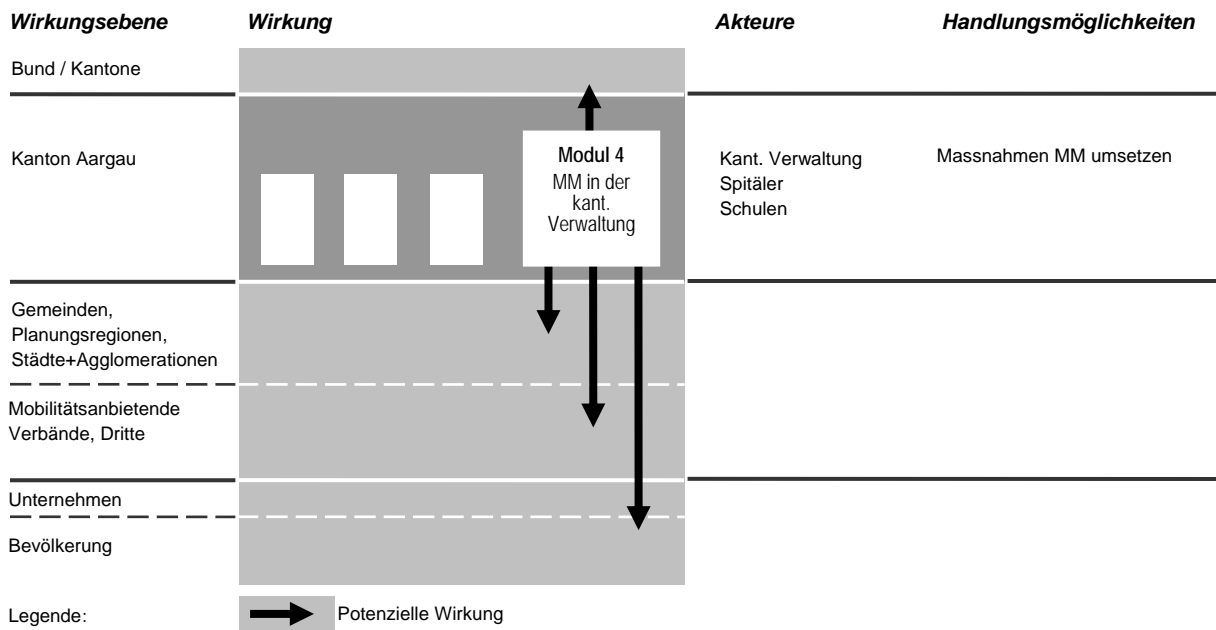


Abbildung 9: Modul 4 und seine Wirkung

²⁶ Z.B. wie beim CarSharing in der kantonalen Verwaltung.

2.3 Prioritäten

2.3.1 Erfolgs- und Risikofaktoren innovativer Mobilitätsprojekte

Nachstehend werden die im Rahmen einer Studie des Bundesamts für Energie²⁷ identifizierten Erfolgsfaktoren und Risiken innovativer Verkehrsprojekte vereinfacht wiedergegeben:

- Erfolgsfaktoren:
- räumlich gute Vernetzung (innerhalb und ausserhalb Projektgebiet), gute Vernetzung bzgl. Trägerschaft (z.B. Akteurnetzwerke)
 - Gute Vernetzung und Nutzen von Synergien mit verwandten Projekten/Organisationen
 - Überzeugendes Produkt, prägnante Botschaft, klarer Nutzen und klar definiertes Zielpublikum
 - Anfangsfinanzierung durch öffentliche Hand
- Risikofaktoren:
- Gärtchendenken
 - Überschätzen der effektiv erzielbaren Verbesserung oder Wirkung
 - Fehlendes Wirkungscontrolling
 - Wenig Interesse der Ansprechperson (ehrenamtlich)
 - Zu wenig Verankerung bei wichtigen Personen für die lokale Meinungsbildung

2.3.2 Beurteilungsraster

Der Beurteilungsraster ermöglicht einen qualitativen Vergleich verschiedener Massnahmen des MM. Im Rahmen der Projektevaluation ist es ein zusätzliches Hilfsmittel der Entscheidungsfindung und kann je nach Bedeutung des Projekts als Beilage zum Kreditbeschluss abgegeben werden. Es kann aber auch im Sinne einer Selbstkontrolle bei der Projektdefinition oder bei wichtigen Zwischenentscheidungen angewandt werden.

Der Beurteilungsraster umfasst insgesamt zwölf Fragen, bei deren Beantwortung ein grosser Ermessensspielraum besteht. Mit den Fragen soll primär überprüft werden, ob die zu beurteilenden Massnahmen mit den definierten Zielen und Stossrichtungen des Konzepts MM übereinstimmen. Eine Gewichtung der Fragen geschieht einerseits über die Punktezahl und andererseits über die mehrfache Berücksichtigung einzelner Aspekte (z.B. Multiplikatoreffekt).

Nachstehend sind die Fragen aufgelistet. Der vollständige Beurteilungsraster befindet sich im Anhang E.

²⁷ „Grobbeurteilung innovativer Mobilitätsprojekte“; BFE, Infras, September 2003; www.energie-schweiz.ch/internet/00135/index.html?lang=de.

Teil 1: Zuständigkeit und Bedeutung

- Frage 1 Ist die AVK innerhalb der kantonalen Verwaltung aufgrund des Konzepts MM für die Förderung/Unterstützung der Massnahme allein zuständig?
- Frage 2 Ist die Massnahme für die Umsetzung des Konzepts MM zwingend oder von grundlegender Bedeutung?

Teil 2: Ziele

- Frage 3 Welches Ziel/welche Ziele des MMAG werden durch die Massnahme unterstützt?
- Frage 4 Wird durch die Massnahme eine Zielgruppe mit Multiplikatorwirkung gegenüber Endnutzenden anvisiert?
- Frage 5 Welchem Modul des MMAG ist die Massnahme schwergewichtig zuzuordnen?
- Frage 6 Hat die Massnahme im Kt. Aargau Pioniercharakter?
- Frage 7 Kann die AVK die Massnahme nach erfolgter Umsetzung als gelungenes Beispiel des MM kommunizieren?

Teil 3: Finanzierung

- Frage 8 Gibt es Dritte, die die Massnahme mit finanziellen oder personellen Ressourcen unterstützen?

Teil 4: Dringlichkeit, Controlling und Vernetzung

- Frage 9 Wie ist die Dringlichkeit der Massnahmenrealisierung / Unterstützung einzustufen?
- Frage 10 Bestehen im Gebiet, wo die Massnahmenwirkung ansetzt, Verkehrsprobleme oder sind solche in naher Zukunft zu erwarten?
- Frage 11 Ist eine Erfolgskontrolle resp. ein Wirkungsnachweis bezüglich der Ziele der Massnahme vorgesehen?
- Frage 12 Ist die Massnahme vernetzt?

3 Umsetzung

3.1 Umsetzungsorganisation

Die im Herbst 2006 lancierte Mobilitätsplattform *aargaumobil* ist die Umsetzungsorganisation für das Mobilitätsmanagement im Kanton Aargau und ergänzt die bisherigen kantonalen Tätigkeiten. Sie agiert auf der Schnittstelle der Verwaltungstätigkeit. *aargaumobil* ist in allen vier Modulen tätig. Sie strebt an, die Akteure im Mobilitätsmarkt (Mobilitätsanbieter, Interessensgemeinschaften, etc.) zu koordinieren, die Angebote und Massnahmen für den Kanton Aargau zu einem zielführenden Paket des MM zu bündeln und die verwaltungsinterne Umsetzung des MM zu unterstützen.

Die Dienstleistungen von *aargaumobil* sind auf verschiedene Zielgruppen ausgerichtet, wobei die Gemeinden und die Unternehmen des Kantons Aargau im Vordergrund stehen. Sie soll ein Grundangebot für diese Zielgruppen anbieten sowie zusammen mit Partnern Einzelprojekte umsetzen. Diese Partner (Verbände, Interessensgemeinschaften, Mobilitätsanbieter etc.) haben je nach Massnahme eine Doppelfunktion: Sie sind einerseits Zielgruppen und können andererseits in Projekten Multiplikatoren als Initianten, Partner oder Träger sein.

Innerhalb der AVK ist eine Person als Ansprechpartner für das Mobilitätsmanagement bezeichnet. Diese Person ist sowohl nach aussen als auch verwaltungsintern Ansprechpartner für die Anliegen des MM. Die Geschäftsstelle *aargaumobil* unterstützt die Arbeiten der AVK. Die Gesamtprojektleitung liegt bei der AVK.

3.2 Massnahmen

3.2.1 Überprüfen bestehender Aktivitäten

In einem ersten Arbeitsschritt wurden die im Kanton Aargau bereits laufenden Aktivitäten (siehe Abschnitt 1.4) auf ihr Potenzial zur Weiterführung bzw. zur Zusammenlegung mit anderen Massnahmen hin untersucht. Es ergaben sich die folgenden Ergebnisse:

Bezeichnung	Art der Weiterführung	Aufwand
Mobilservice PRAXIS	Als Massnahme des MM weiterführen. Kooperation mit <i>aargaumobil</i> aufbauen.	Aufwand für Konzeptphase im Planungsbudget AVK und Budget <i>aargaumobil</i> enthalten.
Werkzeugkasten Aggloprogramme	Anliegen und Möglichkeiten des MM werden den Agglomerationen in Form eines „Werkzeugkastens“ zur Verfügung gestellt.	Aufwand im Planungsbudget 2004 der AVK enthalten.
Kontakte zu Unternehmen und Mobilitätspartnern	Laufende Aktivitäten zum Teil an die Geschäftsstelle <i>aargaumobil</i> übertragen und ausbauen.	Im Rahmen bestehender Aufgaben/ Pflichtenhefte der Mitarbeitenden AVK und <i>aargaumobil</i> abgedeckt.
MOBILDUNG	Als Massnahme des MM weiterführen (siehe Abschnitt 3.2.2).	Finanzierungsmodus mit Dep. Bildung, Kultur und Sport klären.

Information zum öffentlichen Verkehr	Bestehende Internetauftritte der AVK/des BVU: - www.ag.ch/verkehr -- www.einsteigen.ch zusammenfassen in ⇒ www.aargaumobil.ch. Andere Informationskanäle: Broschüren, Zeitschrift in Fahrt, Radio, TV wie bis anhin weiterführen.	Im Rahmen bestehender Aufgaben/Pflichtenhefte der Mitarbeitenden AVK abgedeckt. Teil des Aufwandes in Umsetzungsprogramm zu Massnahme „aargaumobil.ch“ aufnehmen.
Business CarSharing kant. Verwaltung	Als Massnahme des MM weiterführen (siehe Abschnitt 3.2.2).	Im Rahmen bestehender Aufgaben/Pflichtenhefte der Mitarbeitenden AVK abgedeckt.
Programm badenmobil	Als Massnahme des MM weiterführen (siehe Abschnitt 3.2.2).	Im Rahmen bestehender Aufgaben/Pflichtenhefte der Mitarbeitenden AVK abgedeckt.
Unternehmen Spreitenbach	Laufende Aktivitäten in Massnahme „Checkliste betriebliches MM“ überführen und als neue Aufgabe des Projektverantwortlichen MM aufnehmen.	Im Rahmen bestehender Aufgaben/Pflichtenhefte der Mitarbeitenden AVK abgedeckt.

Abbildung 10: Art der Weiterführung bestehender Aktivitäten

3.2.2 Massnahmenliste

Ausgehend von der vorstehenden Analyse der im Kanton Aargau laufenden Massnahmen sowie unter Einbezug von im Kanton Aargau und in der übrigen Schweiz in Diskussion stehenden Aktivitäten des MM wurden aus der Gesamtheit der vielen Möglichkeiten etwas über 20 Massnahmen ausgewählt, die vom Kanton Aargau kurz- und mittelfristig umgesetzt werden könnten. Darunter sind auch diejenigen bestehenden Massnahmen enthalten, die zur Weiterführung vorgesehen sind (vgl. 3.2.1). Die Massnahmen sind in den Anhängen A und B ausführlicher beschrieben (inkl. Aufwandschätzung).

Die unten angefügte Massnahmenliste zeigt den aktuellen Stand der Diskussion in der AVK. Sie kann jederzeit durch neue Massnahmen ergänzt werden. Die laufende Aktualisierung gehört zu den Aufgaben²⁸ des Hauptansprechpartners MM (siehe dazu auch Massnahme Koordination MM). Im nächsten Kapitel werden die Massnahmen bewertet.

Kapitel 2.2 hat gezeigt, dass der Kanton Aargau in vier Handlungsfeldern (Modulen) tätig sein soll. Eine nach Modulen gegliederte Kurzübersicht der Massnahmen ist in den nächsten Abbildungen zu finden.

Massnahmen Modul 1: Koordinieren und Vernetzen

Bezeichnung	Beschreibung	Zielgruppe(n)
Koordination MM	Koordination der laufenden Aktivitäten des MMAG durch Projektverantwortlichen MM.	Mobilitätsanbietende, ausgewählte Unternehmen, Verwaltungsstellen (intern + extern), zielverwandte Organisationen
Netzwerk MM	Netzwerke der im MM Aktiven aufbauen und pflegen.	z.B. Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
Mobilservice PRAXIS	Internetplattform mit Projektbeispielen und Beratungsangebot. Unterstützung durch Kt. AG vorläufig während der Pilotphase.	Gemeinden, Planungsregionen, Agglomerationen, grosse Unternehmen
Info Mobilservice PRAXIS	Gemeinden und Planungsregionen werden über das Produkt Mobilservice PRAXIS informiert (Mailing, Infoveranstaltung); vor Abschluss Pilotphase Erfolgskontrolle durchführen.	Gemeinden, Planungsregionen, Agglomerationen
Mobilitätspreis	Jährlich wird das innovativste MM-Projekt im Kt. AG ausgezeichnet	Mobilitätsanbietende,

²⁸ Siehe auch Anhang G.

	(Zusammenlegung mit kant. Strassengestaltungspreis oder im Rahmen eines bestehenden schweiz. Wettbewerbes prüfen).	Unternehmen, Dritte,
Einsatz MM in kant. Verwaltung schulen	Mitarbeitende der kt. Verwaltung werden über Möglichkeiten und Grenzen des MM informiert und u. a. mit Mobilservice PRAXIS vertraut gemacht. Falls nötig, MM-Aspekte als flankierende Massnahmen für Verkehrsprojekte festlegen und kommunizieren.	Mitarbeitende kantonale Verwaltung
Neuzuzügerset Bevölkerung	Allgemeine Informationen zur Mobilität im Kt. AG werden in einem Neuzuzügerset einheitlich dargestellt und den Gemeinden zur Ergänzung mit spezifischen Informationen abgegeben.	Gemeinden
Neuzuzügerset Unternehmen	Eine Dokumentation zum Verkehr im Kt. AG und zu Möglichkeiten des betrieblichen MM informiert neuzuziehende Unternehmen.	Unternehmen
Mobilitätszentralen	Koordination des Aufbaus von Mobilitätszentralen im Kt. AG und des Informationsflusses.	Mobilitäts anbietende, „Programm badenmobil“, Agglomerationen
Eco-Drive	Eco-Drive-Fahrweise propagieren und Kurse initiieren. Mitarbeitende in Abteilungen der kant. Verwaltung, die viel mit dem Auto unterwegs sind, werden in Fahrkursen in die Eco-Drive-Fahrweise eingeführt. Gestützt auf die Erfahrungen werden auch andere Fahrzeughalter ev. über Gemeinden, Regionen und Unternehmen zur Teilnahme motiviert.	Mitarbeitende kant. Verwaltung; Gemeinden, Planungsregionen
www.aargaumobil.ch	Überführen der Inhalte des MM von www.baregg.ch nach aargaumobil.ch. Im Kanton Aargau gibt es nur noch eine Website, die Infos und Links zu Verkehr und Mobilität (öV und Strasse; Bau, Betrieb und Unterhalt, kombinierte Mobilität etc.) veröffentlicht.	Bevölkerung
Aktionen und Kampagnen zur Bewusstseinsbildung	Im Rahmen von Strassenbauprojekten werden Aktionen und Kampagnen organisiert und weitere Kampagnen unterstützt z.B. der europ. Aktionstag „ohne Auto in die Stadt“.	Mitarbeitende der kantonale Verwaltung, Bevölkerung, Gemeinden, Verbände
Mobilitätskurse „mobil sein – mobil bleiben“ initiieren	Initiieren von Mobilitätskursen „mobil sein – mobil bleiben“ im Kt. AG. Diese Kurse zeigen älteren Leuten, wie sie sich im Verkehr sicherer bewegen können.	Bevölkerung
Energiestadt	Der Kanton versucht Gemeinden für das Label Energiestadt und für die darin enthaltenen Massnahmen des MM zu gewinnen. Die prozessbeteiligten Energiestadt- und Mobilitätsberater sollen als Multiplikatoren auch im MM eingesetzt werden.	Gemeinden

Abbildung 11: Massnahmenliste Modul 1 (Stand: 2006)

Massnahmen Modul 2: Verfahren und Erlasse beeinflussen

Bezeichnung	Beschreibung	Zielgruppe(n)
Werkzeugkasten Agglomerationsprogramme	Anliegen und Möglichkeiten des MM werden den Agglomerationen in Form eines „Werkzeugkastens“ zur Verfügung gestellt.	Agglomerationen, Planungsregionen, grosse Unternehmen
Checkliste betriebliches MM	Erarbeiten einer Checkliste zum Vorgehen beim betrieblichen Mobilitätsmanagement als Grundlage für Mitwirkungsverfahren und für die Information bei Anfragen.	Verwaltung, Gemeinden, Unternehmen

Abbildung 12: Massnahmenliste Modul 2 (Stand: 2006)

Massnahmen Modul 3: Entwickeln

Bezeichnung	Beschreibung	Zielgruppe(n)
MOBILDUNG	Massnahme, die eine ganzheitliche Mobilitätsbildung in Schulen anstrebt. Es sollen neue Mobilitätsformen in der Schule erlebt und die Wege zur Schule sicherer gestaltet werden.	Schulbehörden (Schulgemeinden, Schulpflegen etc.), Schulen, Lehrerschaft
Programm badenmobil - Mobilitätsberatung für Verkehrserzeugende	Den grösseren Unternehmen in Stadt und Region Baden wird ein Angebot für Mobilitätsberatung gemacht.	Unternehmen
Programm badenmobil - Mobilitätszentrale	Schrittweiser Aufbau einer Mobilitätszentrale in Baden für die Region Baden.	Bevölkerung, Tourismus, Arbeitende, Geschäftsreisende

Abbildung 13: Massnahmenliste Modul 3 (Stand: 2006)

Massnahmen Modul 4: MM in der kant. Verwaltung

Bezeichnung	Beschreibung	Zielgruppe(n)
Parkplatzbewirtschaftung kant. Verwaltung	In der kant. Verwaltung wird die Bewirtschaftung der Parkplätze eingeführt.	Mitarbeitende kantonale Verwaltung
Business CarSharing kant. Verwaltung	In der kant. Verwaltung wird die Nutzung des CarSharings für geschäftliche und private Fahrten angeboten und gefördert.	Mitarbeitende kantonale Verwaltung
Mobilitätsanalyse kant. Verwaltung	Im Rahmen einer Mobilitätsanalyse werden weitere Massnahmen des MM und ihre Wirkung für die kant. Verwaltung aufgezeigt.	Departemente, Abteilungen der kant. Verwaltung, Schulen, Spitäler

Abbildung 14: Massnahmenliste Modul 4 (Stand: 2006)

3.2.3 Massnahmenbeurteilung

Die Massnahmen wurden mit dem in Abschnitt 2.3 vorgestellten Beurteilungsraster bewertet²⁹. In der Abbildung 15 ist das Resultat der Bewertung dargestellt. Eine detailliertere Zusammenstellung der Bewertungsergebnisse befindet sich im Anhang F.

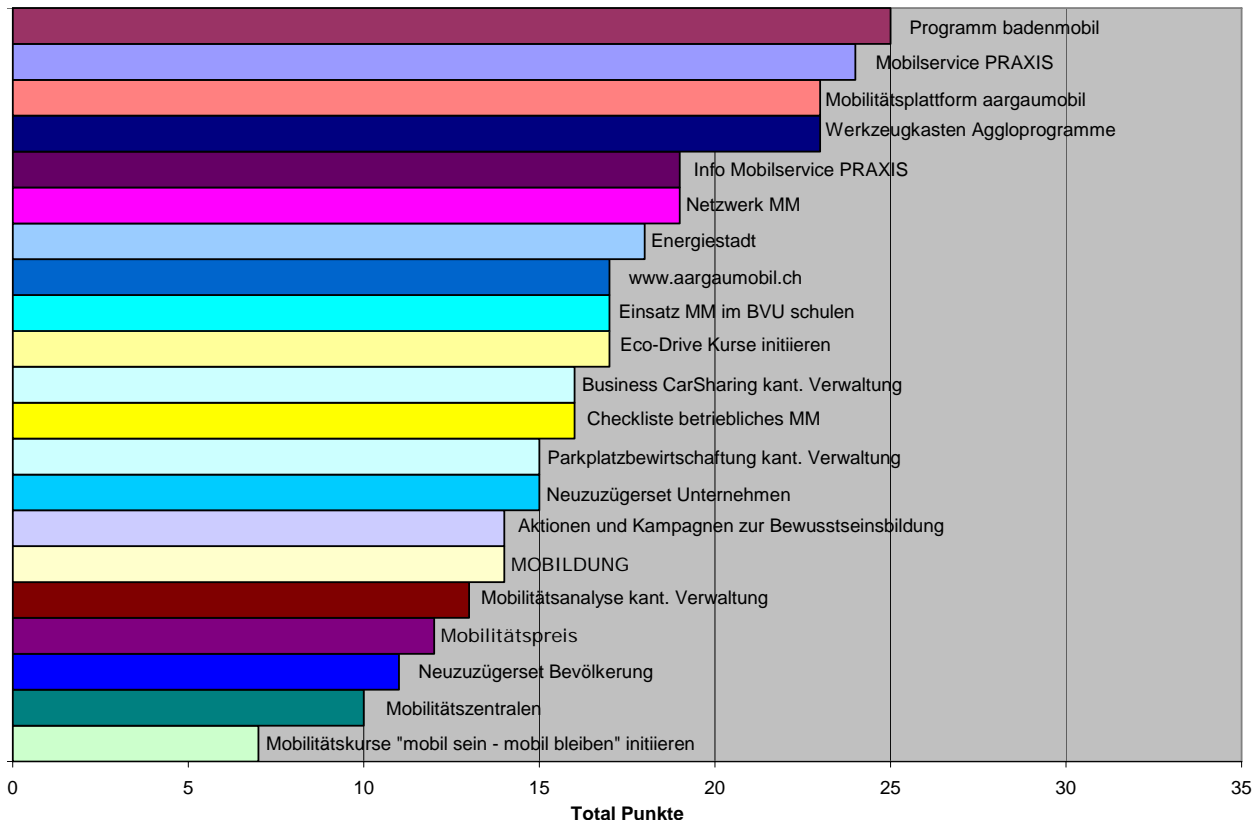


Abbildung 15: Grafik der bewerteten Massnahmen

Je mehr Punkte eine Massnahme erreicht, desto wichtiger ist ihre Umsetzung zur Sicherstellung des MM im Kanton Aargau. Die Beurteilung der Massnahmen zeigt insbesondere auch auf, dass die laufenden Aktivitäten der beiden ersten Module (z.B. „Mobilservice PRAXIS“, „Werkzeugkasten Aggloprogramme“) sowie die unterstützten Projekte Dritter (z.B. „Programm badenmobil“) einen hohen Zielerfüllungsgrad aufweisen. Vier Massnahmen erreichen die minimale Punktzahl nicht und werden deshalb nicht mehr weiterverfolgt.

²⁹ Die Massnahme „Koordination MM“ (Aufwand des Projektverantwortlichen MM) ist für die Zielerreichung „innovative, neue Ansätze prüfen“ von zentraler Bedeutung, lässt sich aber mit dem Beurteilungsraster nicht bewerten.

3.3 Nächste Schritte

Umsetzungsprogramm

Das Mobilitätsmanagement wird in den Aufgabenbereich der AVK aufgenommen. Das vorliegende Konzept wird im Rahmen der laufenden Tätigkeiten der AVK und des Departement Bau, Verkehr und Umwelt umgesetzt.

Damit im Mobilitätsmanagement bereits Erreichtes (z.B. www.baregg.ch) gesichert und vermarktet sowie die Weichen für das Erreichen langfristiger Ziele richtig gestellt werden können, werden für die weitere Umsetzung folgende Prioritäten gesetzt:

- *aargaumobil* – die Mobilitätsplattform im Kanton Aargau

Durch die Aktivitäten von *aargaumobil* sollen Massnahmen in allen Modulen entwickelt und umgesetzt werden.

Die folgenden Einzelmassnahmen werden im Rahmen des kantonalen MM weiterverfolgt.

- „Info Mobilservice PRAXIS“,
- Zusammenarbeit mit Energiestädten,
- „www.aargaumobil.ch“,
- „Einsatz MM in der kt. Verwaltung schulen“,
- „Business CarSharing kant. Verwaltung“,
- „Checkliste betriebliches MM“,
- „Neuzuzüger/et Bevölkerung“.

Mit diesem ersten Umsetzungsprogramm soll das MM im Departement Bau, Verkehr und Umwelt und darüber hinaus etabliert werden. Das Umsetzungsprogramm wird periodisch aktualisiert.

Organisation

Innerhalb der AVK wird eine Person als Ansprechpartner für das Mobilitätsmanagement bezeichnet. Diese Person ist sowohl nach aussen als auch verwaltungsintern Ansprechpartner für die Anliegen des MM. Die Geschäftsstelle *aargaumobil* unterstützt die Arbeiten der AVK. Die Gesamtprojektleitung liegt bei der AVK. Die weiteren Massnahmen werden projektbezogen organisiert. Die weiteren in diesem Konzept vorgeschlagenen Handlungsmöglichkeiten sind im Anhang G zusammengestellt.

Finanzierung

Längerfristige Aspekte, Optionen und Entwicklungen im MM werden beobachtet und in die Langfristplanung aufgenommen. Konkrete Massnahmen werden kurz- und mittelfristig im Rahmen der Legislaturplanung, respektive des Aufgaben- und Finanzplans umgesetzt (siehe Abbildung 16). Die laufenden Massnahmen des MM werden über das jährliche Budget finanziert. Für die Umsetzung der Massnahmen ist im Mittel mit jährlichen Ausgaben von rund 100'000 Franken zu rechnen. Die Betreuung von *aargaumobil* kann kurz-/mittelfristig zu höheren Aufwendungen führen. Dank Partnern und Sponsoren für die Mitfinanzierung von Projekten sollen die verfügbaren Finanzmittel erhöht werden.

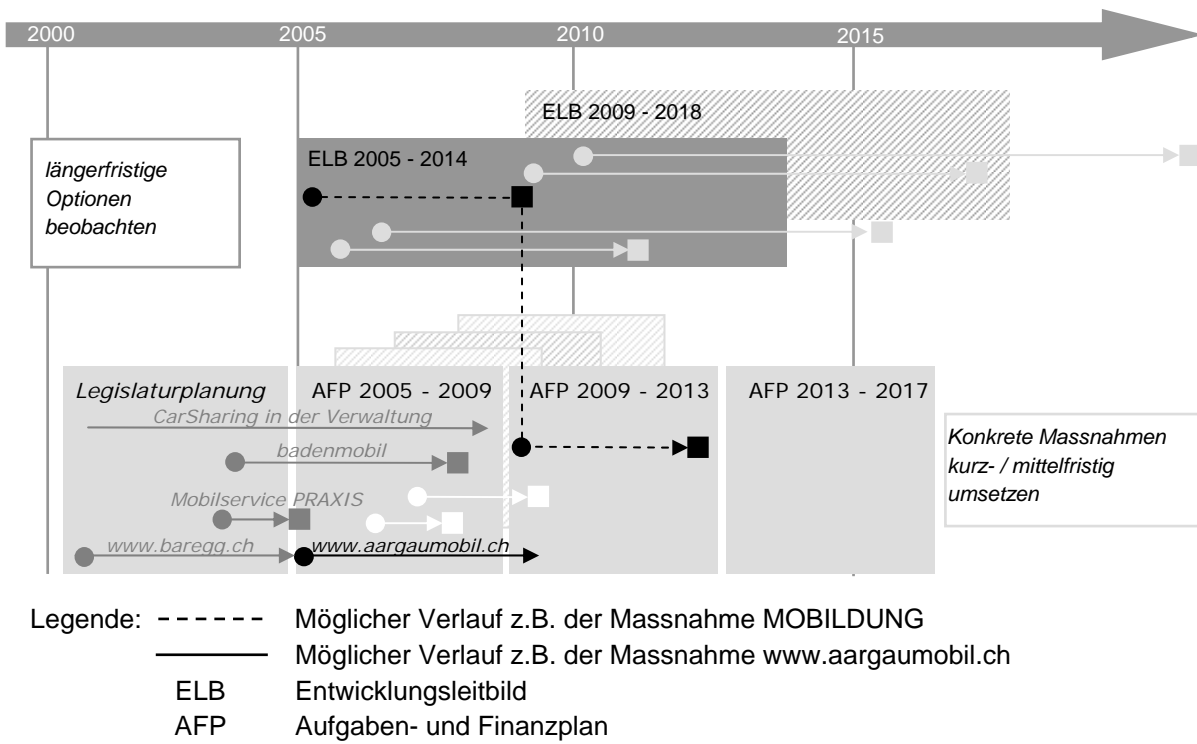


Abbildung 16: Zeitliche Planung und Umsetzung der Massnahmen des MM mit einigen Beispielen

Anhang

zum Konzept Mobilitätsmanagement

Inhaltsverzeichnis Anhang

ANHANG A	LAUFENDE MASSNAHMEN	A.1
	Mobilservice PRAXIS.....	A.2
	Werkzeugkasten Aggloprogramme.....	A.3
	Kontakte zu Unternehmen und Mobilitätspartnern.....	A.4
	MOBILDUNG	A.5
	Information zum öffentlichen Verkehr	A.6
	Business CarSharing kantonale Verwaltung.....	A.7
	Programm badenmobil – Mobilitätsberatung für verkehrserzeugende Unternehmen.....	A.8
	Programm badenmobil - Mobilitätszentrale	A.9
	Mobilitätsplattform <i>aargaumobil</i>	A.10
	Unternehmen Spreitenbach.....	A.11
ANHANG B	NEUE MASSNAHMEN	B.1
	<i>Modul 1 Koordinieren und Vernetzen</i>	<i>B.2</i>
	Koordination MM.....	B.2
	Netzwerk MM.....	B.3
	Info Mobilservice PRAXIS.....	B.4
	Mobilitätspreis.....	B.5
	Einsatz MM in der kantonalen Verwaltung schulen	B.6
	Neuzuzügerset Bevölkerung.....	B.7
	Neuzuzügerset Unternehmen	B.8
	Mobilitätszentralen.....	B.9
	Eco-Drive	B.10
	www.aargaumobil.ch	B.11
	Aktionen und Kampagnen zur Bewusstseinsbildung	B.12
	Mobilitätskurse „mobil sein – mobil bleiben“ initiieren	B.13
	Energistadt.....	B.14
	<i>Modul 2 Verfahren und Erlasse beeinflussen</i>	<i>B.15</i>
	Checkliste betriebliches MM	B.15
	<i>Modul 3 Entwickeln</i>	<i>B.15</i>
	<i>Modul 4 MM in der kantonalen Verwaltung</i>	<i>B.16</i>
	Parkraumbewirtschaftung kantonale Verwaltung.....	B.16
	Mobilitätsanalyse kant. Verwaltung.....	B.16
ANHANG C	ÜBERGEORDNETE ZIELE MOBILITÄT UND VERKEHR	C.1
ANHANG D	BEGRIFF MOBILITÄTSMANAGEMENT	D.1
ANHANG E	BEURTEILUNGSRASTER	E.1
ANHANG F	ZUSAMMENSTELLUNG DER ERGEBNISSE DER BEWERTUNG	F.1
ANHANG G	HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN HAUPTANSPRECHPARTNER MM	G.1

Hinweis zur Beschreibung der Massnahmen in den Anhängen

Die Beschreibung der Massnahmen erfolgt im nachstehenden Ordnungsraster:

Beschreibung (was)

Stand Projekt (was wurde bisher erreicht)

Rolle AVK

Aufwand

Der geschätzte externe Aufwand wird aufgeführt. Der Aufwand, welcher der AVK intern durch die Tätigkeiten in der definierten Rolle entsteht, ist nicht dargestellt.

Aktionsebene

Zuordnung zu einer der drei Aktionsebenen sowie zu den Servicebereichen¹ (siehe Konzept MM, Abschnitt 1.3.2).



Information und Beratung



Bewusstseinsbildung und Bildung



Verkauf und Reservierung



Transportorganisation und -koordination



Beratung von Unternehmen



Neue Mobilitätsprodukte und Serviceangebote

Nutzen

Optimierungspotenzial

Nur für laufende Massnahmen im Anhang A ausgewiesen.

¹ Auf der strategischen Ebene wurde nur dort ein Servicebereich zugeordnet, wo ein klar definiertes Produkt initiiert wird. Andernfalls wurden keine Angaben gemacht (Mobilservice PRAXIS, Koordination MM, Netzwerk MM, Info Mobilservice PRAXIS, Mobilitätspreis, Einsatz MM im Departement Bau, Verkehr und Umwelt schulen, Mobilitätszentralen, Werkzeugkasten Aggloprogramme).

Anhang A Laufende Massnahmen

Mobilservice PRAXIS

<i>Beschreibung</i>	<p>Die vom Kanton Aargau mitgetragene Internet-Plattform Mobilservice PRAXIS für eine zukunftsorientierte Mobilität bietet praxisnahe Informationen und Anwendungsbeispiele mit einem Schwerpunkt beim Mobilitätsmanagement. Attraktive neue oder bestehende Produkte des Mobilitätsmanagements und auch aktuelle Entwicklungen und Erfahrungen aus allen Bereichen der Mobilität werden für Gemeinden, Agglomerationen und Unternehmen umsetzungsorientiert aufbereitet.</p> <p>Zielgruppe sind Gemeinden, Regionen und grosse Unternehmen in der ganzen Schweiz.</p> <p>Die zweijährige Pilotphase läuft vom März 2004 bis März 2006.</p> <p>Verwaltungsintern ist eine „Betreuungsgruppe“ (AfU, FE, AVK) für das Projekt verantwortlich. Die AVK hat die Federführung.</p> <p>Weitere Informationen sind unter www.mobilservice.ch/de/praxis zu finden.</p>
<i>Stand Projekt</i>	<p>AVK, FE und AfU haben im Februar 2004 beschlossen, bei der Pilotphase mitzumachen und diese mitzufinanzieren. Seit März 2004 läuft die Pilotphase.</p>
<i>Rolle AVK</i>	<p>Die AVK hat das Projekt initiiert, arbeitet in der internen Begleitgruppe mit und sitzt in der interkantonalen Steuerungsgruppe.</p>
<i>Aufwand</i>	<p>Fr. 12'000/Jahr (Pilotphase)</p>
<i>Aktionsebene</i>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich:</p>
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none">• Für wenig Geld viel Information (Pilotphase: Fr. 60'000/Jahr; davon AG Fr. 12'000/Jahr);• Initial- und Aufbaukosten wurden durch Dritte bezahlt (total Fr. 130'000).• Zentral auf viele Informationen zugreifen können• Bestehende Netzwerke besser kennen lernen (z.B. Berater Energie-Schweiz für Gemeinden ESfG)• Kontakt zu/Erfahrungsaustausch mit anderen Kantonen• Zielgruppe Gemeinden erreichen• Eigene Projekte bekannt machen• Verwaltungsinternes Netzwerk stärken
<i>Optimierungspotenzial</i>	<p>Marketing bei den Zielgruppen und Erfolgskontrolle betreffend Nutzung der neuen Dienstleistung sind im Kt. Aargau noch nicht definiert.</p>

Werkzeugkasten Aggloprogramme²

<i>Beschreibung</i>	<p>1. Teil: Die Anliegen und Möglichkeiten des MM werden mit einem so genannten „Werkzeugkasten“ den Agglomerationen für die Umsetzung im Rahmen der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme zur Verfügung gestellt. Dieser „Werkzeugkasten“ wird mit externen Spezialisten erarbeitet.</p> <p>2. Teil: In einer Agglomeration wird dieser „Werkzeugkasten“ als Pilot umgesetzt und Erfahrungen gesammelt. Diese Erkenntnisse werden bei den anderen Agglomerationen einfließen.</p>
<i>Stand Projekt</i>	1. Teil ist umgesetzt. 2. Teil ist sistiert.
<i>Rolle AVK</i>	Initiiert das Projekt und begleitet es aktiv in Zusammenarbeit mit anderen beteiligten Abteilungen des BVU, fachliche Unterstützung
<i>Aufwand</i>	<p>1. Teil: Fr. 15'000</p> <p>2. Teil: Fr. 20'000</p>
<i>Aktionsebene</i>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Strategie</p> <p><input type="checkbox"/> Management</p> <p><input type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich:</p>
<i>Nutzen</i>	In den Agglomerationen bestehen die grössten Verkehrsprobleme und ein geringer Handlungsspielraum betreffend Strassenaus- und -neubauten. Deshalb besteht ein besonderes Potenzial für die Umsetzung von Massnahmen des Konzeptes MM.
<i>Optimierungspotenzial</i>	Zuerst sind Erfahrungen mit dem Werkzeugkasten Aggloprogramme zu machen, bevor eine Aussage möglich sein wird.

² «Mobilitätsmanagement Kanton Aargau in Agglomerationsprogrammen, „Werkzeugkasten“»; Planungsbüro Jud in Zusammenarbeit mit Hesse+Schwarze+Partner; im Auftrag der AVK; Juni 2004. Der Werkzeugkasten bietet eine Übersicht über ausgewählte Produkte des MM und zeigt deren Einsatzmöglichkeiten sowie mögliche Wirkungen auf. Weitere Produkte werden lediglich kurz skizziert. Sie sollen als Anregung dienen, auch diese vertieft zu prüfen und ggf. umzusetzen.


Kontakte zu Unternehmen und Mobilitätspartnern

<i>Beschreibung</i>	Der Tarifverbund A-Welle (TVA) pflegt Kontakte zu Unternehmen (Mailings) sowie zu Mobilitätspartnern, -partnerinnen. Auf der Website www.a-welle.ch sind verschiedene Informationen zum Angebot des TVA, benachbarter Tarifverbunde, der SBB und weiterer Mobilitätspartner zu finden. Das Angebot des TVA wird laufend optimiert und ausgebaut (Gültigkeit in anderen Tarifverbänden).
<i>Stand Projekt</i>	laufend
<i>Rolle AVK</i>	Die Leitung des TVA liegt bei der AVK. Der Kanton hat einen externen Auftrag für die Geschäftsführung des TVA erteilt.
<i>Aufwand</i>	
<i>Aktionsebene</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Strategie <input checked="" type="checkbox"/> Management <input type="checkbox"/> Nutzer
<i>Nutzen</i>	Webangebot unterstützt die positive Entwicklung der öV-Nutzung. Einbezug Partnerschaften, aktive Rolle gegenüber Unternehmen.
<i>Optimierungspotenzial</i>	Ein Zusammenspiel mit den Informationen auf www.baregg.ch – insbesondere im Bereich der gemeinsamen Informationsaufbereitung und -bewirtschaftung (Fahrpreise, Abfahrtszeiten, Partnerschaften) ist kaum erkennbar. Beim Kontakt zu den Unternehmen bestehen Doppelspurigkeiten mit den Aktivitäten im Projekt Engpass Baregg. Das Angebot eines Jobtickets fehlt (noch). Auf den Websites der Transportunternehmen fehlt zum Teil der Link zu jener des TVA (Vernetzung). Mit www.einsteigen.ch bestehen ebenfalls Doppelspurigkeiten. Dadurch wird der Informationszugang für die Nutzenden erschwert.


Servicebereich:




MOBILDUNG

<i>Beschreibung</i>	<p>Mittels vier Unterrichts-Modulen sollen Kinder und Jugendliche im Alter von 7 bis 13 Jahren eine ganzheitliche Mobilitätsbildung erhalten. Es werden Unterrichtsmaterialien bereitgestellt, die auf das praktische Erleben der vielfältigen Facetten der Mobilität eingehen. Es sind verschiedene Arbeitsschritte vorgesehen. In einem ersten Arbeitsschritt werden die Module konzipiert, deren Finanzierung abgeklärt und Ablaufprogramme einer möglichen Testphase erarbeitet. Fünf Projektpartner unterstützen das Projekt: Kantone Aargau, Basel-Land und Solothurn, die Stadt Luzern und der Bund im Rahmen des Programms EnergieSchweiz.</p> <p>Im Kanton Aargau wird die finanzielle Unterstützung durch das Departement Bildung, Kultur und Sport geprüft (Vorgesehener Beitrag Kanton Aargau an den ersten Arbeitsschritt: Fr. 3'000. Die Gesamtkosten werden mit Fr. 36'000 beziffert.).</p>
<i>Stand Projekt</i>	sistiert
<i>Rolle AVK</i>	Fachliche Unterstützung, Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe
<i>Aufwand</i>	
<i>Aktionsebene</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input checked="" type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	Kinder und Jugendliche wissen, wie sie Informationen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln beschaffen. Sie haben die Benutzung des öV, Velo etc. geübt und fühlen sich in deren Benutzung sicher. Damit werden Voraussetzungen geschaffen, dass die Schüler und Schülerinnen (später) die verschiedenen Verkehrsmittel effizient einsetzen werden.
<i>Optimierungspotenzial</i>	Da das Projekt in der Aufbauphase steckt, ist hier keine Aussage möglich. Zwei Hinweise: Koordination mit Departement Bildung ist nötig (siehe auch Hinweis Frage 1 Beurteilungsraster). Einbezug bestehender Informationsmöglichkeiten im Bereich Bildung z.B. Bildungsserver www.educanet.ch .

Information zum öffentlichen Verkehr

<i>Beschreibung</i>	Die AVK informiert auf der Website www.einsteigen.ch schwergewichtig auf der Nutzerebene über den öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau. Die Information im Bereich öV hat bei der AVK einen hohen Stellenwert wie folgende Aktivitäten zeigen: Zeitschrift „inFahrt“; Kommunikationskonzept Bahn+Bus 2000 1. Etappe, Tür zu Tür-Fahrplan, Information zu Fahrplanwechsel und Fahrplanverfahren etc. Es werden aber auch weitere Informationskanäle wie Broschüren, Radio, TV etc. zur Verbreitung der Informationen eingesetzt.
<i>Stand Projekt</i>	laufend
<i>Rolle AVK</i>	Projektverantwortung, Initiieren und Koordinieren der Tätigkeiten und Beteiligten (z.B. über TVA-Prospekt, Plakataktionen). Die AVK ist auch für Inhalt, Layout etc. verantwortlich.
<i>Aufwand AVK</i>	
<i>Aktionsebene</i>	<input type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input checked="" type="checkbox"/> Nutzer
	Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	Webangebot unterstützt die positive Entwicklung der öV-Nutzung.
<i>Optimierungspotenzial</i>	Zum Teil Doppelspurigkeiten mit der Website des TVA. Ein Zusammenspiel mit den Informationen auf www.baregg.ch – insbesondere im Bereich der gemeinsamen Informationsaufbereitung und -bewirtschaftung (Fahrpreise, Abfahrtszeiten, Partnerschaften) ist kaum erkennbar. Die Vernetzung der Website mit anderen Angeboten ist gering.

Business CarSharing kantonalen Verwaltung


<i>Beschreibung</i>	<p>In der kantonalen Verwaltung wird – unter der Federführung des BVU – die Nutzung des CarSharings für geschäftliche und private Fahrten angeboten und unterstützt. Ein Rahmenvertrag zwischen der Firma Mobility CarSharing Schweiz und dem BVU regelt die Zusammenarbeit. Die anderen Departemente haben mit dem BVU einen Anschlussvertrag abgeschlossen. Als Gegenleistung zu attraktiven Nutzungskonditionen bietet das BVU der Firma Mobility Auftritte im Zusammenhang mit Projekten des BVU.</p> <p>Eine Propagierung des CarSharings ausserhalb der kantonalen Verwaltung erfolgte ebenfalls im Rahmen des Projekts „Engpass Baregg“ sowie durch eine Partnerschaft zwischen dem TVA und Mobility.</p> <p>Die Dienstleistung wird den neu eintretenden Kantonsangestellten präsentiert (Vorbild).</p>
<i>Stand Projekt</i>	laufend
<i>Rolle AVK</i>	Initiierung, Projektleitung, Verbreitung Angebot, Information, Gewinnen neuer interner Partner und Partnerinnen.
<i>Aufwand</i>	
<i>Aktionsebene</i>	<input type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input checked="" type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Im 2006 nutzten Mitarbeitende der kantonalen Verwaltung das Angebot für rund 2'200 Fahrten und 120'000 km. Es sind insgesamt rund 230 Mobility-Cards im Umlauf, wovon 65 als unpersönliche Abteilungscards. • Mit dem Programm positioniert sich die kant. Verwaltung als attraktive und verantwortungsbewusste Arbeitgeberin.
<i>Optimierungspotenzial</i>	Vernetzung mit anderen Projekten z.B. Parkraumbewirtschaftung kann intensiviert werden.

Programm badenmobil – Mobilitätsberatung für verkehrserzeugende Unternehmen

<i>Beschreibung</i>	<p>badenmobil ist ein Programm der Stadt Baden, des Kantons Aargau und des Verkehrsverbands Aargau-Ost (VAO) zur Förderung von Mobilitätsmanagement-Projekten in der Stadt Baden und in den Gemeinden von Baden Regio.</p> <p>Firmen im Gebiet von Baden Regio wird ein Angebot für Mobilitätsberatung gemacht. Von den Beiträgen der öffentlichen Hand an die Projektkosten soll eine Initialwirkung ausgehen. In der Regel trägt die zu beratende Firma die Beratungskosten zu 50 % und die Umsetzungskosten vollumfänglich selbst.</p> <p>Als Pilotanwendung wurde der Umzug der ABB Utility Automation von Turgi nach Baden bearbeitet.</p>
<i>Stand Projekt</i>	laufend (Pilotphase bis Dezember 2006)
<i>Rolle AVK</i>	Das von der Stadt Baden initiierte Programm badenmobil wird von der AVK ko-finanziert und personell unterstützt (Einsatz in der Projektleitung und in Arbeitsgruppen). Vgl. auch A.9.
<i>Aufwand</i>	Fr. 185'000 für das gesamte Programm badenmobil (Anteil Kanton Aargau auf drei Jahre verteilt)
<i>Aktionsebene</i>	<input type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input checked="" type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Anteil der Mitarbeitenden, die mit der Bahn, dem Bus, dem Velo oder zu Fuss zur Arbeit kommen oder alternative Mobilitätsangebote benützen (CarSharing, P+R etc.), ist von 50 auf 80 % angestiegen. Für 850 Angestellte reichen jetzt 160 Parkfelder! Der Erfolg dürfte nicht zuletzt auf den günstigen Beratungszeitpunkt (vorsorgend auf Veränderungssituation) zurückzuführen sein. • Die Umsetzung der Erkenntnisse der Pilotanwendung ist seit 1.1.2005 in der gesamten ABB in Baden umgesetzt. • Erfahrungen und Erkenntnisse aus den Pilotprojekten können für den Aufbau des MM im Kanton Aargau genutzt werden.
<i>Optimierungspotenzial</i>	Einzelmassnahme, die zwar im Kanton Aargau „vermarktet“ ³ wird, die aber ausserhalb von Baden Regio noch nicht aktiv zur Gewinnung weiterer Unternehmen für Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements eingesetzt wird.

³ Siehe Artikel in der Aargauer Zeitung vom 8.11.2003 und Artikel in der Zeitschrift „inFahrt“ Ausgabe Juni 2003.


Programm badenmobil - Mobilitätszentrale

<i>Beschreibung</i>	<p>Allgemein</p> <p>badenmobil ist ein Programm der Stadt Baden, des Kantons Aargau und des Verkehrsverbands Aargau-Ost (VAO) zur Förderung von Mobilitätsmanagement-Projekten in der Stadt Baden und in den Gemeinden von Baden Regio.</p> <p>Mobilitätszentralen sind Serviceeinrichtungen, die Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität anbieten und verkehrsmittelübergreifend bündeln (Velo-verleih, Tankstelle für Elektrofahrzeuge, Carsharing etc.). Es sind Knotenpunkte der kombinierten Mobilität, welche in der Regel an Bahnhöfen mit optimalen Verknüpfungen zum lokalen öV zu finden sind. Neben der Informationsvermittlung ist die kostenlose, persönliche Beratung fester Bestandteil des Angebots. Im Rahmen des Programms badenmobil wird eine Mobilitätszentrale in Baden aufgebaut.</p> <p>Vision in Baden</p> <p>In der Mobilitätszentrale werden die Bevölkerung, Touristen und Touristinnen sowie Geschäftsreisende über sämtliche Aspekte der Mobilität bzw. des Verkehrs in Baden und Region kompetent informiert und gratis beraten. Insbesondere sind Auskünfte erhältlich zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • öffentlicher Verkehr • CarSharing • Velo- und Fussverkehr • Kombinationen Privatauto – andere Verkehrsmittel • Auto <p>Gleichzeitig werden eine breite Billettpalette sowie Zusatzdienstleistungen im Mobilitätsbereich angeboten.</p> <p>Die bestehende Beratungsstelle am Bahnhofplatz wird schrittweise zu dieser Mobilitätszentrale ausgebaut.</p>
<i>Stand Projekt</i>	laufend (Pilotphase bis Dez. 2006). Definitiver Betrieb ab 1.1.2007.
<i>Rolle AVK</i>	Das von der Stadt Baden initiierte Programm badenmobil wird von der AVK kofinanziert und personell unterstützt (Einsatz in der Projektleitung und in Arbeitsgruppen).
<i>Aufwand</i>	Pilotphase 2003 bis 2006 Fr. 185'000 für das Programm badenmobil (Anteil Kanton Aargau auf drei Jahre verteilt) Vgl. auch A.8. Ab 2007 Fr. 55'000 durch Kanton im Rahmen der Bestellung des öffentlichen Verkehrs.
<i>Aktionsebene</i>	<input type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input checked="" type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Nutzung der nachhaltigen kombinierten Mobilität • Erhöhung des Informationsstandes der Bevölkerung in der Region Baden über die Möglichkeiten der Fortbewegung mit verschiedenen Verkehrsmitteln
<i>Optimierungspotenzial</i>	Keine Aussage möglich, da zurzeit in der Aufbauphase.

Mobilitätsplattform *aargaumobil*

<i>Beschreibung</i>	<p>Im Rahmen von aargaumobil werden Massnahmen aus allen vier Modulen umgesetzt. Die Geschäftsstelle aargaumobil unterstützt die Arbeiten der AVK. Die Gesamtprojektleitung liegt bei der AVK. Die weiteren Massnahmen werden projektbezogen organisiert und können je nach Arbeitsaufwand von externen Fachpersonen begleitet werden.</p> <p>Die Geschäftsstelle aargaumobil fokussiert auf die nachstehenden Hauptzielgruppen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Gemeinden• Unternehmen <p>Im Rahmen von projektbezogenen Partnerschaften sollen zielverwandte Organisationen und Verbände (Verkehrsverbände, Wirtschaftsverbände, Konsumentenorganisationen) als Partner gewonnen werden. Beim Aufbau dieses Netzwerks werden alle vorhandenen Beziehungsnetze einbezogen (siehe Anhang A: „Kontakte zu Unternehmen und Mobilitätspartnern“).</p>
<i>Stand Projekt</i>	Businessplan liegt vor.
<i>Rolle AVK</i>	Projektleitung, Fachliche Unterstützung
<i>Aufwand</i>	Fr. 50'000/Jahr
<i>Aktionsebene</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich:
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none">• Vernetzung der Akteure• Motivation für die Umsetzung von Massnahmen des MM, v.a. in Gemeinden und Unternehmen• Erhöhung der für MM verfügbaren finanziellen Mittel durch Beteiligung von Projektpartnern

Unternehmen Spreitenbach

<i>Beschreibung</i>	Im Rahmen der Verhandlungen betreffend Parkplatzangebot mit IKEA Spreitenbach konnten mögliche Massnahmen des MM in die Diskussion eingebracht werden.
<i>Stand Projekt</i>	laufend
<i>Rolle AVK</i>	Beratung von Unternehmen, Vermitteln möglicher Lösungsansätze des MM.
<i>Aufwand</i>	
<i>Aktionsebene</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input checked="" type="checkbox"/> Nutzer
	Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	Vorsorgende Massnahme im Rahmen der Bewilligung eines grösseren Bauvorhabens.
<i>Optimierungspotenzial</i>	Pioniermassnahme/Einzelfall, noch nicht institutionalisiert, keine standardisierten Unterlagen für Beratung vorhanden; ist als Aufgabe aufzunehmen.

Anhang B Neue Massnahmen

Modul 1 Koordinieren und Vernetzen

Koordination MM

<i>Beschreibung</i>	<p>Innerhalb der AVK wird eine Person als Projektverantwortliche Mobilitätsmanagement (Mobilitätsmanagerin) ernannt. Diese stellt die laufenden Aktivitäten im MM sicher und koordiniert die weiteren Massnahmen des Konzepts MM. Sie ist Ansprechperson für Anliegen des MM, sowohl für ausser- wie auch innerhalb der kantonalen Verwaltung.</p> <p>Bei Bedarf wird die Mobilitätsmanagerin durch externe Fachpersonen unterstützt (Mandat). Der Mobilitätsmanager ist verantwortlich für das Formulieren der Jahresziele und das Controlling. Sie baut das Netzwerk MM auf und holt sich dort die nötige Unterstützung.</p>
<i>Stand Projekt</i>	Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung
<i>Rolle AVK</i>	Projektleitung
<i>Aufwand</i>	
<i>Aktionsebene</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich:
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none">• Klare Verantwortlichkeiten• Ansprechperson• MM wird innerhalb und auch ausserhalb der kant. Verwaltung besser wahrgenommen.

Netzwerk MM

Beschreibung

Die Mobilitätsmanagerin baut ein "Netzwerk Mobilitätsmanagement" auf und pflegt dieses. Anlässlich von ca. halbjährlichen Treffen des Netzwerks wird der Ideenaustausch und Dialog mit den im Mobilitätsbereich aktiven Partnern und Partnerinnen gepflegt. Daraus können sich Initiativen zur Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements sowie zur Früherkennung von Chancen und Risiken entwickeln.

Das Engagement der Partner und Partnerinnen ist von zentraler Bedeutung für den Erfolg. In einem ersten Schritt werden potenziellen Partnerschaften gesucht zu:

- Unternehmen aus dem Mobilitätsbereich: Transportunternehmen und –organisationen (Bahnen, städtische und regionale Busbetriebe, Tarifverbund A-Welle, angrenzende Verkehrsverbände und andere).
- Verwaltungsstellen Aargau und evtl. der Nachbarkantone.
- Zielverwandte Organisationen und Verbände (Verkehrsverbände, Wirtschaftsverbände, Konsumentenorganisationen). Beim Aufbau dieses Netzwerks werden alle vorhandenen Beziehungsnetze einbezogen (siehe Anhang A: „Kontakte zu Unternehmen und Mobilitätspartnern“).

Stand Projekt

Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung

Rolle AVK

Projektleitung, Fachliche Unterstützung

Aufwand

Fr. 10'000/Jahr


Aktionsebene

- Strategie
 Management
 Nutzer Servicebereich:

Nutzen

- Vernetzung der Akteure
- Motivation für die Umsetzung des Konzepts MM
- Neue Ideen/Dienstleistungen können entstehen

Info Mobilservice PRAXIS

<i>Beschreibung</i>	Die Gemeinden und Planungsregionen werden mit geeigneten Aktivitäten (z.B. Versand Flyer, Mailing) über das Angebot Mobilservice PRAXIS informiert und z.B. zu einer Informationsveranstaltung zum Thema Mobilitätsmanagement eingeladen. Für das Controlling werden die Anzahl Abfragen im Internet und die Anzahl telefonische Anfragen bei Mobilservice PRAXIS erhoben. Nach einem Jahr und vor Abschluss der Pilotphase Mobilservice PRAXIS wird eine Bedürfnisabklärung bei den Gemeinden und Planungsregionen durchgeführt.
<i>Stand Projekt</i>	Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung
<i>Rolle AVK</i>	Hat das Projekt initiiert. Arbeitet in der Betreuungsgruppe mit und unterstützt das Projekt fachlich.
<i>Aufwand</i>	Fr. 2'000/Jahr (während zweier Jahren)
<i>Aktionsebene</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none">• Gemeinden lernen das Angebot kennen.• Gemeinden werden über das MM informiert.• Die Umfrage bildet eine Grundlage für den Entscheid zum weiteren Vorgehen nach der Pilotphase.


Mobilitätspreis

<i>Beschreibung</i>	<p>Jährlich wird das innovativste, im Kanton Aargau realisierte Mobilitätsmanagement-Projekt mit einem Mobilitätspreis ausgezeichnet. Dazu wird ein Wettbewerb öffentlich ausgeschrieben.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob eine Unterstützung bereits bestehender Mobilitätspreise durch den Kanton Aargau effizienter ist oder der vorgeschlagene Mobilitätspreis mit dem Strassengestaltungspreis zusammengelegt werden könnte.</p>
<i>Stand Projekt</i>	Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung
<i>Rolle AVK</i>	Projektleitung, fachliche Unterstützung
<i>Aufwand</i>	Fr. 20'000/Jahr
<i>Aktionsebene</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich:
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none">• Schaffen einer Plattform für innovative Projekte und Mobilitätsangebote.• Damit wird erreicht, dass diese Innovationen in der Bevölkerung positiv wahrgenommen werden.• Dies kann andere Akteure motivieren, selber aktiv zu werden.

Einsatz MM in der kantonalen Verwaltung schulen



<i>Beschreibung</i>	<p>Jene Mitarbeitende des BVU bzw. der kantonalen Verwaltung, die im Bereich MM Wirkung nach aussen erzielen könnten oder Kontakte zu Gemeinden und Regionen haben, werden über die Möglichkeiten des MM und z.B. die Massnahme „Checkliste betriebliches MM“ informiert, über erfolgreich umgesetzte Beispiele orientiert und in die Handhabung des Angebots Mobilservice PRAXIS eingeführt. Diese Schulung ermöglicht es im Anschluss daran, dass das Mobilitätsmanagement bei der Planung von Verkehrswegen etabliert wird.</p> <p>Dazu wird ein Schulungskonzept ausgearbeitet.</p>
<i>Stand Projekt</i>	Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung
<i>Rolle AVK</i>	Projektleitung, fachliche Unterstützung
<i>Aufwand</i>	Schulungskonzept Fr. 10'000 Schulen Mitarbeitende Fr. 5'000 alle zwei Jahre
<i>Aktionsebene</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich:
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none">• Die Schulung der Mitarbeitenden ist Voraussetzung für die erfolgreiche Beratung von Dritten und eine Verbreitung der Möglichkeiten des MM.• Die Mitarbeitenden werden als Multiplikatoren eingesetzt.

Neuzuzügerset Bevölkerung

<i>Beschreibung</i>	<p>Allgemein</p> <p>Einzelpersonen überprüfen ihr Mobilitätsverhalten sehr oft im Rahmen eines Wechsels des Wohnorts. In diesen Momenten sind Neuzuziehende für Informationen zur Mobilität empfänglich. Personen, die in eine Gemeinde ziehen, erhalten deshalb per Post oder bei der Anmeldung am Schalter ein einheitlich gestaltetes Neuzuzügerset, welches die in der Gemeinde und ihrer Umgebung bestehenden Mobilitätsangebote (Privat-PW, Mobility, öV, Fuss, Rad etc.) beschreibt. „Schnupperangebote“ ergänzen das Set und laden zum „Ausprobieren“ ein (Ticket Tarifverbund A-Welle (TVA), Gutschein Mobility, Probeangebote von Taxi, Velokurier, Velohändler etc.).</p> <p>Umsetzung Kt. Aargau</p> <p>Die AVK übernimmt die Vorlage des Neuzuzügersets der Region Thun, passt sie an und ergänzt diese mit allgemeinen Informationen zur Mobilität im Kanton Aargau (Grundinfos z.B. auf Web-Server mit download-Möglichkeit). Das Set enthält z.B. ein Schnupperabo des TVA und einen Gutschein der Firma Mobility. Dieses Set wird den Gemeinden abgegeben und von ihnen mit ortsspezifischen Informationen und Probe-Angeboten ergänzt (Taxi, Velokurier etc.). Die Gemeinden geben dieses Set allen Neuzuziehende ab.</p>
<i>Stand Projekt</i>	Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung
<i>Rolle AVK</i>	Projektleitung, fachliche Unterstützung
<i>Aufwand</i>	Fr. 5'000
<i>Aktionsebene</i>	<input type="checkbox"/> Strategie <input checked="" type="checkbox"/> Management <input type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Kanton fördert die Benützung des öV, des Fuss- und Veloverkehrs und alternativer Mobilitätsformen durch die Herstellung eines Neuzuzügersets⁴. • Vernetzung verschiedener Mobilitätsanbieter; gemeinsamer, interessanter Marktauftritt. • Einheitlicher Auftritt des Kantons bei allen Neuzuziehenden. • Die verschiedenen Mobilitätsangebote werden bekannter.

⁴ Thun und verschiedene Schweizer Städte kennen ein solches Neuzuzügerset, das auch Schnupperabonnemente der verschiedenen Mobilitätsanbieter enthält; vgl. www.mobilservice.ch.

Neuzuzügerset Unternehmen

<i>Beschreibung</i>	Neuzuziehende Unternehmen, die Kontakt mit der kantonalen Wirtschaftsförderung aufnehmen, werden über die Mobilitätsangebote an ihrem Domizil informiert und bezüglich dem betrieblichen Mobilitätsmanagement sensibilisiert. Insbesondere sind Synergien zum Programm badenmobil zu prüfen.
<i>Stand Projekt</i>	Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung
<i>Rolle AVK</i>	Initiieren, fachliche Unterstützung
<i>Aufwand</i>	Fr. 20'000
<i>Aktionsebene</i>	<input type="checkbox"/> Strategie <input checked="" type="checkbox"/> Management <input type="checkbox"/> Nutzer
	Servicebereich:  
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none">• Vernetzung verschiedener Mobilitätsanbieter; gemeinsamer, interessanter Marktauftritt.• Erster Kontakt mit Unternehmen bietet die Möglichkeit, über das Konzept MM zu informieren, zu sensibilisieren und für Massnahmen des betrieblichen MM zu motivieren.• Einheitlicher Auftritt des Kantons AG bei allen neuzuziehenden Unternehmen.• Die verschiedenen, bestehenden Mobilitätsangebote werden bekannt gemacht.

Mobilitätszentralen

<i>Beschreibung</i>	Der Aufbau von Mobilitätszentralen im Kanton Aargau und der Informationsaustausch werden koordiniert. Erfahrungen aus dem Programm badenmobil werden aufbereitet und weitergegeben.
<i>Stand Projekt</i>	Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung
<i>Rolle AVK</i>	Initiieren, fachliche Unterstützung
<i>Aufwand</i>	Umsetzung im Rahmen Massnahme „Koordination MM“
<i>Aktionsebene</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich:
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none">• Die Erkenntnisse aus dem Programm badenmobil werden weitergegeben.• Effizienz steigern• Koordination.

Eco-Drive

Beschreibung

Allgemein

Eco-Drive® ist ein Lehrgang für den umweltbewussten Strassenfahrzeugeinsatz (PW und LKW). Dieser steht für eine sichere, komfortable, wirtschaftliche, umweltbewusste und energiesparende Fahrweise im motorisierten Strassenverkehr. Vier Kursanbieter vermitteln Fahrern und Fahrerinnen in praxisorientierten Kursen die Grundsätze der Eco-Drive®-Fahrtechnik. Dies geschieht entweder auf der Strasse oder mit Hilfe von Fahrsimulatoren z.B. anlässlich einer Publikumsveranstaltung.

Gentle Driver

Das Amt für Umweltschutz des Kt. Luzern hat dieses Grundangebot zur Kampagne Gentle Driver (www.gentledriver.ch) ausgebaut. Ziel der Kampagne ist es, möglichst viele Autofahrende von einem Kursbesuch zu überzeugen. Sie richtet sich an eine bestimmte Zielgruppe und dauert jeweils mehrere Monate. Die Kampagne und das entsprechende Kursangebot werden während 2 - 3 Jahren angeboten.

Umsetzung

Die AVK motiviert grosse Unternehmen, ihren Mitarbeitenden den Besuch solcher Kurse zu ermöglichen, oder einen Simulator in der Firma einzusetzen.

Der Kanton Aargau organisiert mit interessierten Städten, Agglomerationen oder Gemeinden eine ähnliche Kampagne wie Gentle Driver.

Stand Projekt

Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung

Rolle AVK

Initiieren, koordinieren und fachlich unterstützen

Aufwand

Externer Aufwand: Abklärungsbedarf

Aktionsebene

- Strategie
- Management
- Nutzer


Servicebereich:




Nutzen

- Mit dem EcoDrive®-Fahrstil werden durchschnittlich rund 15 % Treibstoff eingespart. Der CO₂-Ausstoss wird entsprechend reduziert und auch die Lärmmissionen sinken.
- Die Sicherheit im Strassenverkehr wird erhöht.

www.aargaumobil.ch


<i>Beschreibung</i>	Die auf der Website www.baregg.ch und den Websites des öffentlichen Verkehrs (www.einsteigen.ch und www.a-welle.ch) dargestellten Informationen zur Staucharakteristik, zu den Angeboten des öffentlichen Verkehrs, des CarSharing, des Park+Rail und des Park+Pool sowie die Angaben zu Zeitbedarf und Kosten verschiedener Verkehrsmittel werden auf der Website Fehler! Hyperlink-Referenz ungültig. zusammengefasst. Für die periodische Aktualisierung der Inhalte wird ein definiertes Prozedere mit Partnern bzw. Partnerinnen eingerichtet. Die Koordination mit den Arbeiten der ATB ist erforderlich (siehe auch Anhang A: „ <i>Information zum öffentlichen Verkehr</i> “).	
<i>Stand Projekt</i>	Massnahme wird in der AVK umgesetzt.	
<i>Rolle AVK</i>	Projektleitung, fachliche Unterstützung und Mitarbeit in AG	
<i>Aufwand</i>	Fr. 20'000	
<i>Aktionsebene</i>	<input type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input checked="" type="checkbox"/> Nutzer	Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bewährtes wird weitergeführt. • Synergien entstehen, da Informationen konzentriert dargestellt und Redundanzen vermieden werden. 	

Aktionen und Kampagnen zur Bewusstseinsbildung⁵

<i>Beschreibung</i>	Ausgehend von den guten Erfahrungen bei der STAUWEG!WOCHE werden im Rahmen von grösseren kantonalen Strassenbauprojekten gemeinsam mit der ATB und weiteren Abteilungen begleitende Aktionen und Kampagnen ergriffen, mit dem Ziel, alternative Mobilitätsformen zu propagieren. Es werden Aktionen und Kampagnen initiiert und koordiniert. Dabei wird auf die Erfahrungen der STAUWEG!WOCHE zurückgegriffen. Im Rahmen dieser Aktionen und Kampagnen (z.B. europ. Aktionstag "Ohne Auto in die Stadt" am 22. Sept.) werden zusammen mit Partnern bzw. Partnerinnen Marketinganstrengungen zu den angestrebten Zielsetzungen und Informationen ergriffen.
<i>Stand Projekt</i>	Massnahme wird in der AVK diskutiert.
<i>Rolle AVK</i>	Projektleitung, fachliche Unterstützung und Mitarbeit im Kanton Aargau
<i>Aufwand</i>	Fr. 10'000/Jahr
<i>Aktionsebene</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input checked="" type="checkbox"/> Nutzer
	Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none">• Vorhandene Erfahrungen werden weitergenutzt.• Bestehende Initiativen werden koordiniert.• Es entstehen Synergien.

⁵ Siehe auch im Werkzeugkasten Aggloprogramme Produkt „Regionale autofreie Tage“ (Abschnitt 4.8) und Produkt „Mobilitätskampagne“ (Abschnitt 4.9), wo verschiedene Mobilitätskampagnen kurz beschrieben sind.

Mobilitätskurse „mobil sein – mobil bleiben“ initiieren


<i>Beschreibung</i>	<p>Hintergrund</p> <p>Mobilitätsangebote und dabei eingesetzte Technologien entwickeln sich mit grosser Geschwindigkeit und richten sich oft an den lern- und leistungsfähigsten Altersgruppen der Gesellschaft aus. Ein beträchtlicher Teil der wachsenden Zahl an Menschen im Rentenalter wird dabei von der Entwicklung überrollt. Veränderungen wie die Abgabe des Führerscheins, Folgen einer Krankheit oder Unfall können die gewohnte Alltagsmobilität stark einschränken, wenn alternative Angebote und der Umgang damit nicht oder zu wenig bekannt sind.</p> <p>Angebot</p> <p>Hier setzen die Mobilitätskurse „mobil sein – mobil bleiben“ an. In drei Modulen „Mobilität und Gesundheit“, „Sicher im Sattel“ und „Check up – Autofahren heute“ werden den Senioren und Seniorinnen neue Aspekte des Mobilseins im Alter vermittelt.</p> <p>Trägerschaft</p> <p>Auf nationaler wie auch regionaler Ebene werden die Kurse von Trägerschaften angeboten. Die beteiligten Institutionen und Ämter der öffentlichen Hand stammen aus den Bereichen Mobilität (z.B. SBB, TCS) und Gesundheit und Soziales (z.B. Pro Senectute).</p>
<i>Stand Projekt</i>	Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung
<i>Rolle AVK</i>	Trägerschaft initiieren, fachliche Unterstützung und Mitarbeit im Kanton Aargau
<i>Aufwand</i>	Abklärungsbedarf
<i>Aktionsebene</i>	<input type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input checked="" type="checkbox"/> Nutzer <div style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 20px;"> Servicebereich:  </div>
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Über die Mobilitätskurse werden die Angebote der kombinierten Mobilität (insbesondere der öV) vermarktet. Es wird ein Umsteigeeffekt vom Auto auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel vermutet. • Erhöhung der Verkehrssicherheit für ältere Menschen. Damit weniger Unfälle und weniger Kosten. • Die Transportunternehmen generieren neue Kundschaft. • Auf individueller Ebene fördern die Kurse die Selbständigkeit und Unabhängigkeit im Alter sowie die Gesundheit. Es werden Ängste und Barrieren z.B. neuen Technologien gegenüber abgebaut.

Energiestadt

<i>Beschreibung</i>	Der Kanton unterstützt das Programm Energiestadt und gewinnt Gemeinden für das Label und für die darin enthaltenen Massnahmen des MM. Die prozessbeteiligten Energiestadt- und Mobilitätsberater werden als Multiplikatoren auch im MM eingesetzt.
<i>Stand Projekt</i>	Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung
<i>Rolle AVK</i>	kommunikative Unterstützung und finanzielle Unterstützung von Impulsberatungen für Gemeinden im Kanton Aargau
<i>Aufwand</i>	Noch zu klären
<i>Aktionsebene</i>	<input type="checkbox"/> Strategie <input checked="" type="checkbox"/> Management <input type="checkbox"/> Nutzer Servicebereich:
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none">• Synergie mit der bereits etablierten Energiestadt-Beratung

Modul 2 Verfahren und Erlasse beeinflussen

Checkliste betriebliches MM

<i>Beschreibung</i>	Erarbeitung einer Checkliste zum Vorgehen beim betrieblichen Mobilitätsmanagement ⁶ . Diese dient den verschiedenen Verwaltungsstellen als Grundlage für die Information von Unternehmen und anderen verkehrsverursachenden Anlagen. Unterstützt werden insbesondere Unternehmen, die im Rahmen von Um- und Neubauten mit Restriktionen und Auflagen ⁷ rechnen müssen. Sie informieren anhand einer Checkliste ⁸ über die Möglichkeiten zur Bewältigung betrieblicher Verkehrsprobleme und zur sinnvollen Gestaltung der Unternehmensmobilität. Eine Grundlage ist die bestehende „Ideensammlung“ der AVK für die Gespräche mit der IKEA-Spreitenbach (siehe Anhang A).	
<i>Stand Projekt</i>	Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung	
<i>Rolle AVK</i>	Initiiert das Projekt und begleitet es aktiv in Zusammenarbeit mit anderen beteiligten Abteilungen des BVU, fachliche Unterstützung	
<i>Aufwand</i>	Fr. 5'000 (einmalig)	
<i>Aktionsebene</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input type="checkbox"/> Nutzer	Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	Effiziente Beratung der Unternehmen wird möglich.	

Modul 3 Entwickeln

Projekte in diesem Modul entstehen auf Initiative von Dritten. Die Projekte „badenmobil“ Mobilitätsberatung für Verkehrserzeugende, „badenmobil“ Mobilitätszentrale und „MOBILDUNG“ werden diesem Modul 3 zu gerechnet (siehe Anhang A).


⁶ siehe z.B. www.mobilitymanagement.be/deutsch/index.htm.

⁷ Parkplatzzahl und Parkraumbewirtschaftung, Umweltverträglichkeit.


⁸ z.B. angelehnt an www.mobilityrating.ch.

Modul 4 MM in der kantonalen Verwaltung

Parkraumbewirtschaftung kantonale Verwaltung

<i>Beschreibung</i>	Für die Verwaltung des Kantons Aargau wird ein Parkraumbewirtschaftungskonzept erarbeitet. Neben einer Gebührenerhebung für die Parkraumbenutzung soll mittels Anreizen (bspw. Ökobonus; siehe Anhang A8, ABB Utility Automation) und weiteren Mobilitätsangeboten der Anstoss zur alternativen Verkehrsmittelnutzung gegeben werden. Geprüft werden soll eine Finanzierung des Ökobonus über die Parkraumbewirtschaftung. Gezielte Information begleitet die Einführung des Konzepts.	
<i>Stand Projekt</i>	Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung	
<i>Rolle AVK</i>	Projektleitung, fachliche Unterstützung	
<i>Aufwand</i>	Kann noch nicht abgeschätzt werden	
<i>Aktionsebene</i>	<input type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input checked="" type="checkbox"/> Nutzer	Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • „Best practice“ umsetzen • Der Kanton Aargau übernimmt eine Vorreiterrolle und kann Erfahrungen sammeln. 	

Mobilitätsanalyse kant. Verwaltung

<i>Beschreibung</i>	Bei der Einführung weiterer Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der kantonalen Verwaltung stellt sich die Frage, welche Massnahmen bei welchen Departementen/Abteilungen den grössten Nutzen pro investiertem Franken erzeugen. Im Rahmen einer Mobilitätsanalyse ist diese Frage zu klären. Gestützt auf diese Analyse sind die erfolgversprechendsten Massnahmen umzusetzen (z.B. EcoDrive-Kurse). Der Umfang der realisierten Vorbildaktivitäten wird durch die verfügbaren finanziellen Mittel und personellen Ressourcen bestimmt werden.	
<i>Stand Projekt</i>	Vorschlag im Rahmen der Konzepterarbeitung	
<i>Rolle AVK</i>	Projektleitung, fachliche Unterstützung	
<i>Aufwand</i>	Fr. 30'000	
<i>Aktionsebene</i>	<input type="checkbox"/> Strategie <input type="checkbox"/> Management <input checked="" type="checkbox"/> Nutzer	Servicebereich: 
<i>Nutzen</i>	In der kantonalen Verwaltung wird die Grundlage für eine gezielte Umsetzung von Massnahmen des MM geschaffen.	

Anhang C Übergeordnete Ziele Mobilität und Verkehr

1. Kantonale Verfassung

In der Verfassung des Kantons Aargau besteht mit Paragraph 49 eine wesentliche Zielvorgabe zu den kantonalen (und kommunalen) Aufgaben im Bereich Mobilität und Verkehr:

§ 49

9. Verkehrswesen

¹ Der Kanton und die Gemeinden ordnen das Verkehrs- und das Strassenwesen.

² Sie sorgen für eine volkswirtschaftlich möglichst günstige und umweltgerechte Verkehrsordnung.

³ Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr.

Diese Zielvorgabe wird in Gesetzen (z.B. Baugesetz, Strassengesetz, Gesetz über den öffentlichen Verkehr), Verordnungen und Dekreten (z.B. Kantonsstrassendekret⁹) konkretisiert.

2. Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU

Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU zeigt die im Verkehr und in der Mobilität verfolgten Ziele und Stossrichtungen des Kantons Aargau auf. Sie verpflichtet sich dem übergeordneten Ziel der Nachhaltigkeit.

Die Strategie Mobilitätsmanagement ist Teil von mobilitätAARGAU und lautet: Durch Vernetzen und Informieren der an der Mobilität Beteiligten wird ein nachhaltiges Verkehrsverhalten gemeinsam mit Gemeinden, Firmen und Mobilitätspartnern gefördert.

In der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU werden - bezogen auf die drei Bereiche Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft - die folgenden **Ziele** definiert¹⁰. Die verschiedenen Zielsetzungen von mobilitätAARGAU sind nicht widerspruchsfrei.

attraktiv

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Bevölkerung und Voraussetzung für das Funktionieren der Wirtschaft. Der Kanton Aargau will ein attraktives, qualitativ-gutes und finanzierbares Mobilitätsangebot für die gesamte Bevölkerung und die Wirtschaft bereitstellen. Er sorgt für attraktive Verbindungen innerhalb des Kantons und an das übergeordnete Verkehrsnetz. Der Kanton trägt mit einer guten Verkehrserschliessung zu einer hohen Standortattraktivität für die Wirtschaft bei. Er sorgt mit seiner Verkehrspolitik für eine qualitative Aufwertung der Strassenräume.

solidarisch

Die Möglichkeiten der verschiedenen Bevölkerungsgruppen zur Mobilitätsbeteiligung sind sehr unterschiedlich. Der Kanton Aargau setzt sich zum Ziel, dass der Zugang zur Mobilität für alle gewährleistet ist. Er stellt eine Basiserschliessung des ländlichen Raums mit öffentlichem Verkehr sicher, die auf dem Angebotskonzept 2005 beruht.

⁹ Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) vom 20. Oktober 1971

¹⁰ mobilitätAARGAU; Gesamtverkehrsstrategie Kanton Aargau, GRB 19.9.2006

sicher	Der Kanton Aargau sorgt für eine hohe objektive und subjektive Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Er setzt auf die Eigenverantwortung der Einzelnen und stellt mit Kontrollen sicher, dass diese wahrgenommen wird.
wirtschaftlich	Der Kanton Aargau sorgt für wirtschaftliche Effizienz der Mobilitätsangebote des Strassen- und des öffentlichen Verkehrs. Er setzt sich für die Minimierung der ungedeckten externen Kosten des Verkehrs ein. Er schafft die Voraussetzungen für einen effizienten Einsatz des kombinierten Güterverkehrs, soweit er nicht die Qualität des öffentlichen Regionalverkehrs beeinträchtigt. Dem Schwerverkehr auf der Strasse wird die ihm aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung zukommende Position zuerkannt.
energieeffizient	Die Verkehrspolitik leistet einen Beitrag, um die im Konzept energieAARGAU formulierten Ziele zu erfüllen, und unterstützt damit die Ziele des CO ₂ -Gesetzes.
umweltverträglich	Der Kanton Aargau sorgt beim Bereitstellen der Mobilitäts- und Infrastrukturangebote für die Aufwertung der Siedlungen und der Lebensqualität sowie für die Schonung der natürlichen Ressourcen, insbesondere Boden, Wasser und Luft. Er ist verpflichtet, mit seiner Verkehrspolitik zur Einhaltung der Grenzwerte und zur Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen beizutragen. Er sorgt dafür, dass die Vernetzung der Natur unterstützt und der Flächenverbrauch minimiert wird.

3. Entwicklungsschwerpunkt im AFP 2007-2010

Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2007 bis 2010 ist im AB635 Verkehrsangebot folgender Entwicklungsschwerpunkt festgehalten: Erhöhung der Erreichbarkeit und Verflüssigung des Individualverkehrs durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement. Die im Konzept Mobilitätsmanagement aufgezeigten Massnahmen werden bis Ende 2011 laufend umgesetzt.

4. Leitbild Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU)

Im Leitbild des BVU sind acht Grundsätze definiert, die das Handeln bestimmen. Für das Mobilitätsmanagement sind folgende beiden Grundsätze von Bedeutung:

“Umwelt ist in unserem dicht besiedelten Raum besonders wichtig. Der pragmatische Vollzug der bundesrechtlichen Vorgaben **und die Förderung von umweltverträglichem Handeln** unterstützen eine nachhaltige Entwicklung; beides unter Berücksichtigung ökonomischer Kriterien.

Mobilität ist eine Voraussetzung für die Zukunft von Gesellschaft und Wirtschaft. Eine ausgewogene Entwicklung des öffentlichen und privaten Verkehrs – unter Einbezug innovativer, steuernder und wirtschaftlicher Kriterien – ist das Ziel der integrierten Verkehrsplanung.”

5. Fazit

Das Mobilitätsmanagement des Kantons Aargau findet seine Basis in der Kantonsverfassung, in der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU, im AFP 07-10 sowie im Leitbild des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU).

Anhang D Begriff Mobilitätsmanagement

Begriff Mobilitätsmanagement

In der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU bezieht sich der Leitsatz III „**Mobilität steuern und lenken**“¹¹ auf bestehende Infrastrukturen und Angebote. Mit der Umsetzung verschiedener Konzepte, z.B. „Mobilitätsmanagement“ oder „Telematik“ wird angestrebt, die Angebote und Infrastrukturen gemäss den Zielen von mobilitätAARGAU optimal zu betreiben und die Nachfrage gezielt zu beeinflussen.

Die Verwendung des Begriffs „**Mobilitätsmanagement**“ ist sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene nicht einheitlich. Eine mittlerweile breite Anerkennung hat die folgende Definition gefunden:

Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Massnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Massnahmen basieren auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings¹².

Das Konzept Mobilitätsmanagement (MM) umfasst damit diejenigen Massnahmen, die schwergewichtig bei den Verkehrsteilnehmenden (nachfrageorientiert) ansetzen, um die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung im Sinne der angestrebten Ziele zu beeinflussen. Sie wirken vorwiegend vor Antritt einer Fahrt (pre-trip) oder im Bereich der Bildung neuer Gewohnheiten.

Neben professioneller Information und Kommunikation wird im Mobilitätsmanagement auch darauf hingearbeitet, Transportdienstleistungen für die Verkehrsteilnehmenden gut organisiert und aufeinander abgestimmt bereitzustellen. In diesem Punkt fördert das Konzept Mobilitätsmanagement auch die Umsetzung des Leitsatzes II „Kombinierte Mobilität: MIV, ÖV und LV vernetzen“.

Das Konzept **Verkehrstelematik** (ITS-AG) umfasst Massnahmen des Verkehrs(-system)managements. Diese Massnahmen wirken regelnd, steuernd und lenkend auf den Verkehrsfluss des privaten und öffentlichen Verkehrs. Sie wollen die bestehenden Kapazitäten erhöhen bzw. die Nutzung der Strasse und des öV optimieren und die Sicherheit besser gewährleisten. Ihr Wirkungsbereich ist damit meistens während der Fahrt (on-trip).

Das Zusammenspiel der beiden Konzepte kann der nachstehenden Grafik entnommen werden.

¹¹ Dieser Leitsatz III umfasst folgende fünf Strategien: Sicherheit, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Tarife und Distribution ÖV sowie Verursacherorientierte Verkehrsbeeinflussung.

¹² ILS/ISB 2000: Mobilitätsmanagement Handbuch, Dortmund, Aachen.

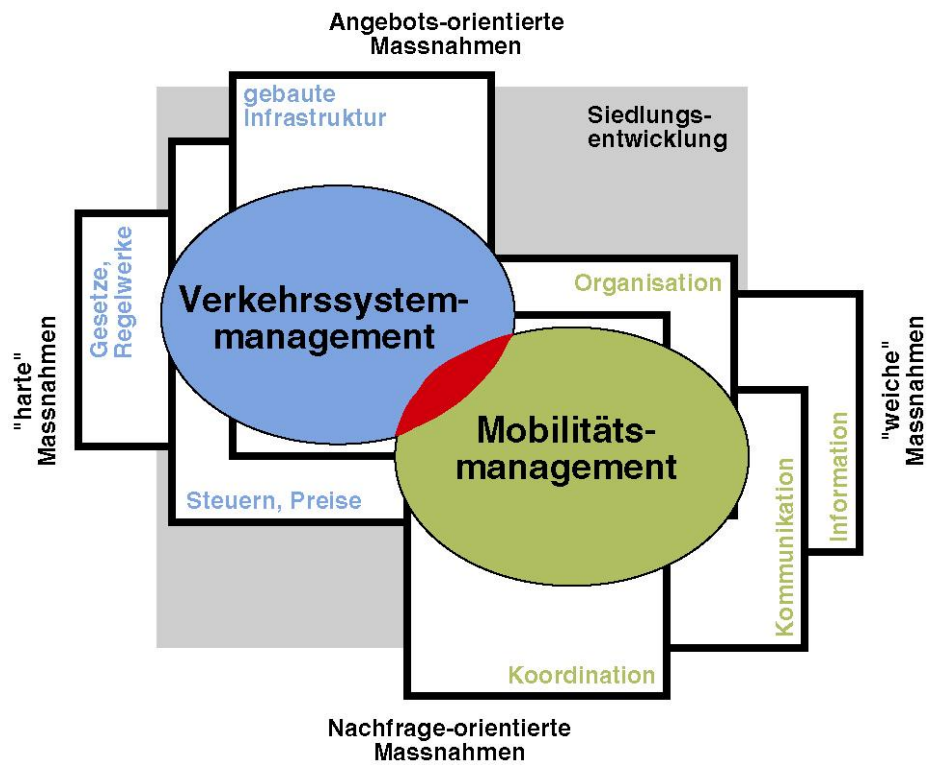


Abbildung 17: Grafik angelehnt an Mobilitätsmanagement Handbuch MOMENTUM/MOSAIC¹³

¹³ ILS/ISB 2000: Mobilitätsmanagement Handbuch, Dortmund, Aachen.

Anhang E Beurteilungsraster

Das Beurteilungsraster wurde als EXCEL-Tabelle erstellt und ist nachstehend dargestellt. Unter der Rubrik "Durchschnittliche jährliche Kosten Kt. Aargau" sind aus Gründen der Vergleichbarkeit lediglich die geschätzten externen Kosten einzusetzen.

Eine graue Fläche bedeutet: Eingabe verlangt.

Name der Massnahme		Anzahl Punkte
Teil 1: Zuständigkeit und Bedeutung	Frage 1	Ist die AVK innerhalb der kantonalen Verwaltung aufgrund des Konzepts MM für die Förderung/Unterstützung der Massnahme allein zuständig?
	Bewertung	alleinige Zuständigkeit AVK 3 Punkte teilweise Zuständigkeit AVK, andere Abteilungen und/oder Departemente ebenfalls zuständig 1 Punkt Keine Zuständigkeit AVK 0 Punkte
	Hinweise	Falls hier 1 Punkt, dann mit anderer(n) Abteilung(en) Verantwortung klären und weiteres Vorgehen besprechen Falls hier 0 Punkte, i.d.R. entsprechende Abteilungen(en) für Massnahmen MM motivieren und einmaligen Input, Einsitz in Netzwerk MM (o.ä.) anbieten.
	Beurteilung	<input type="text"/>
Teil 1: Zuständigkeit und Bedeutung	Frage 2	Ist die Massnahme für die Umsetzung des Konzepts MM zwingend oder von grundlegender Bedeutung?
	Bewertung	ja 5 Punkte nein 0 Punkte
	Beurteilung	<input type="text"/>
Teil 2: Ziele	Frage 3	Welches Ziel/welche Ziele des Konzepts MM werden durch die Massnahme unterstützt?
	Bewertung	> 4 Ziele 3 Punkte 3+4 Ziele 2 Punkte 1+2 Ziele 1 Punkt kein Ziel 0 Punkte
	Hinweise	Prozessziele Z1 bis Z6 gemäss Abschnitt 2.1.2 Konzept MM bei der Beurteilung eintragen.
	Beurteilung	<input type="text"/>
	Frage 4	Wird durch die Massnahme eine Zielgruppe mit Multiplikatorwirkung gegenüber Endnutzenden anvisiert?
Bewertung	Zielgruppe mit grosser Multiplikatorwirkung (Gemeinden, Agglomerationen, Verbände, Pionier- und Grossunternehmen) 3 Punkte Zielgruppe mit geringer Multiplikatorwirkung (z.B. kleine Unternehmen) 1 Punkt Zielgruppe ohne Multiplikatorwirkung oder Zielgruppe nicht/unklar definiert 0 Punkte	
Hinweise	Die Multiplikatorwirkung (vgl. auch Ziel Z2) ist im Einzelfalle abzuschätzen.	
Beurteilung	<input type="text"/>	

Frage 5	Welchem Modul des Konzepts MM ist die Massnahme schwergewichtig zuzuordnen?	
Bewertung	Modul 1: Koordinieren und Vernetzen	3 Punkte
	Modul 2: Verfahren und Erlasse beeinflussen	3 Punkte
	Modul 3: Entwickeln	2 Punkte
	Modul 4: MM in der kant. Verwaltung	1 Punkt
Hinweise	Die Zuteilung zu den einzelnen Modulen ist im Einzelfalle vorzunehmen (vgl. auch Ziele Z1, Z3 und Z5). Zur Abgrenzung der Module siehe auch Abschnitt 2.2.1 ff Konzept MM.	
Beurteilung	<input type="text"/>	

Frage 6	Hat die Massnahme im Kt. Aargau Pioniercharakter?	
Bewertung	ja	1 Punkt
	nein	0 Punkte
Hinweise	Wird mindestens eine der folgenden drei Fragen mit ja beantwortet, hat die Massnahme Pioniercharakter (vgl. auch Ziel Z3).	
	Ist das Produkt resp. die Produktkombination etwas Neues?	
	Ist die Vorgehensweise (Prozessgestaltung) neu und innovativ?	
	Ist der Marketingansatz innovativ?	
Beurteilung	<input type="text"/>	

Frage 7	Kann die AVK die Massnahme nach erfolgter Umsetzung als gelungenes Beispiel des MM kommunizieren?	
Bewertung	ja	1 Punkt
	nein	0 Punkte
Hinweise	vgl. auch Ziel Z6	
Beurteilung	<input type="text"/>	

Teil 3: Finanzierung

Frage 8	Gibt es Dritte, die die Massnahme mit finanziellen oder personellen Ressourcen unterstützen?	
Bewertung	Beitrag Kt. Aargau an Projektkosten max. 25 %	3 Punkte
	Beitrag Kt. Aargau an Projektkosten max. 50 %	2 Punkte
	Beitrag Kt. Aargau an Projektkosten max. 75 %	1 Punkt
	Beitrag Kt. Aargau an Projektkosten > 75 %	0 Punkte
Hinweise	Personelle Ressourcen: Aufwand abschätzen und mit Stundenansatz multiplizieren	
Beurteilung	<input type="text"/>	

Teil 4: Dringlichkeit, Controlling und Vernetzung

Frage 9	Wie ist die Dringlichkeit der Massnahmenrealisierung / Unterstützung einzustufen?	
Bewertung	Hohe Abhängigkeit, Dringlichkeit	1 Punkt
	Geringe oder keine Abhängigkeit	0 Punkte
Hinweise	Zu beurteilen sind bestehender Zeitdruck, Abhängigkeiten, Sachzwänge etc.	
Beurteilung		

Frage 10	Bestehen im Gebiet, wo die Massnahmenwirkung ansetzt Verkehrsprobleme oder sind solche in naher Zukunft zu erwarten?	
Bewertung	ja, grosse bestehende Probleme	3 Punkte
	ja, mässige bestehende Probleme, Tendenz steigend	2 Punkte
	ja, Probleme in naher Zukunft zu erwarten	1 Punkt
	nein	0 Punkte
Hinweise		
Beurteilung		

Frage 11	Ist eine Erfolgskontrolle resp. ein Wirkungsnachweis bezüglich der Ziele der Massnahme vorgesehen?	
Bewertung	ja	1 Punkt
	nein	0 Punkte
Hinweise	Bei grossem Engagement des Kantons (Frage 7 max. 1 Punkt) ist i.d.R. eine Erfolgskontrolle zu verlangen.	
Beurteilung		

Frage 12	Ist die Massnahme vernetzt?	
Bewertung	Räumlich und projektmässig vernetzt	2 Punkte
	Räumlich oder projektmässig vernetzt	1 Punkt
	Weder räumlich noch projektmässig vernetzt	0 Punkte
Hinweise	Beurteilt wird die räumliche Vernetzung (innerhalb und ausserhalb Projektgebiet) sowie Vernetzung und Nutzung von Synergien mit verwandten Projekten/Organisationen	
Beurteilung		

Total Punkte

Minimale Punktzahl / Maximale Punktzahl

/27

Falls minimale Punktzahl nicht erreicht wird, wird diese Massnahme nicht mehr weiterverfolgt, da potenzielle Wirkung oder Übereinstimmung mit den Zielen des Konzepts MM zu gering ist.

Projektangaben

Geschätzte Gesamtkosten Projekt (Konzept- und Pilotphase)

Projektdauer (Angabe in Jahren)

Beitrag Kt. Aargau während gesamter Projektdauer (finanziell/personell)

Durchschnittlicher Beitrag Kt. Aargau pro Jahr

„Nutzwert“ Total Punkte/Betrag Kanton Aargau

Datum

Name

Anhang F Zusammenstellung der Ergebnisse der Bewertung

Zusammenfassung der Beurteilung nach Teilen

Teil 1: Fragen zur Zuständigkeit und Bedeutung

Teil 2: Fragen zu den Zielen

Teil 3: Frage zur Finanzierung

Teil 4: Fragen zur Dringlichkeit, Controlling und Vernetzung

Massnahme	Teil	Total Punkte	Teil 1	Teil 2	Teil 3	Teil 4
Programm badenmobil		25	8	8	2	7
Mobilservice PRAXIS		24	8	10	3	3
Geschäftsstelle <i>aargaumobil</i>		23	6	10	1	6
Werkzeugkasten Aggloprogramme		23	6	10	1	6
Massnahme Verteilung Fahrvergnügen an AVK		23	8	10	0	5
Info Mobilservice PRAXIS		19	8	7	0	4
Netzwerk MM		19	8	9	0	2
Energiestadt		18	1	9	3	5
www.aargaumobil.ch		17	8	6	0	3
Einsatz MM im Baudepartement schulen		17	8	8	0	1
EcoDrive-Kurse initiieren		17	1	10	1	5
Business CarSharing kant. Verwaltung		16	3	7	0	6
Checkliste betriebliches MM		16	3	9	0	4
Neuzuzügerset Unternehmen		15	1	10	0	4
Parkraumbewirtschaftung kant. Verwaltung		15	3	7	0	5
MOBILDUNG		14	1	8	3	2
Aktionen und Kampagnen zur Bewusstseinsbildung		14	3	6	1	4
Mobilitätsanalyse kant. Verwaltung		13	3	8	0	2
Mobilitätspreis		12	3	9	0	0
Neuzuzügerset Bevölkerung		11	3	5	0	3
Mobilitätszentralen		10	3	5	0	2
Mobilitätskurse "mobil sein - mobil bleiben" initiieren		7	1	5	0	1

Anhang G Handlungsmöglichkeiten Hauptansprechpartner MM

Nachfolgend sind mögliche Aufgaben des Hauptansprechpartners MM aufgeführt (unvollständige Liste). Dabei kann es sich auch um Daueraufgaben handeln.

Allgemein

- Ansprechperson MM innerhalb und ausserhalb der kant. Verwaltung
- Initiieren und koordinieren der Aktivitäten im Bereich MM
- Führen einer aktuellen Massnahmenliste, bewerten der Massnahmen
- Verantwortlich für Controlling, Zielvorgaben für Indikatoren festlegen (Abschnitt 2.1.2)

Modul 1 Koordinieren und Vernetzen

- Aktive koordinieren und vernetzen (Netzwerk- und Kontakt-Pflege)
- Bei Gemeinden, Planungsregionen, Agglomerationen, Mobilitäts anbietenden Interesse für MM wecken
- Erfolgreiche Beispiele bekannt machen
- Zusammenarbeit mit anderen kantonalen Amtsstellen aktiv suchen
- Motivation anderer Amtsstellen für Massnahmen MM
- Prüfen, ob Mobilitätspreis mit Strassengestaltungspreis zusammengelegt resp. im Rahmen eines bestehenden, nationalen Wettbewerbs vergeben werden könnte (siehe Anhang B)
- Aufbau einer Geschäftsstelle aargaumobil prüfen

Modul 2 Verfahren und Erlasse beeinflussen

- Mitwirkung bei Baugesuchen/Bauvorhaben von viel Verkehr erzeugenden Anlagen (u.a. Frühwarnsystem)
- Mobilitätsberatung von Bauherrschaften (in Anlehnung an Massnahmen „IKEA-Spreitenbach“ und „Programm badenmobil“)
- Anregen, dass bestehendes Verfahren bei der Planung von Verkehrswegen überdacht wird und dabei Anliegen von MM einbringen (inhaltlich definieren)
- Bei der Ausarbeitung und/oder Revision von Gesetzen, Verordnungen und Empfehlungen Anliegen des MM einbringen

Modul 3 Entwickeln

- Beurteilung von Unterstützungsgesuchen, Empfehlungen für Projektanpassungen
- Anwenden und allenfalls anpassen des Beurteilungsrasters (z.B. minimale Punktzahl)
- Entscheide übergeordneter Stellen vorbereiten, Prioritäten setzen
- Wirkungskontrolle im Sinne des Oberziels exemplarisch einfordern und bekannt machen

Modul 4 MM in der kant. Verwaltung

- Weiterführen und ausbauen der Massnahme Business CarSharing in der Verwaltung
- Neue Massnahmen im eigenen Betrieb initiieren („Best practice“ umsetzen)