

Ausschreibung MONAMO 2.0

Modelle nachhaltige Mobilität in Gemeinden und Regionen



Ziele und Anforderungen

Bewertungskriterien

Gesuchsformular

06. Mai 2024

EnergieSchweiz für Gemeinden
Programm Mobilität

Bundesamt für Energie BFE
Sektion Mobilität
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Kontakt

Martina Zoller
martina.zoller@bfe.admin.ch

Dokumentversion Mai 2024
Alle Rechte vorbehalten Bundesamt für Energie BFE

Local-energy.swiss

Inhalt

1	Das Wichtigste in Kürze	3
---	-------------------------	---

2	Ausgangslage	3
2.1	Die Rolle von Gemeinden	3
2.2	Programm & Ziele	4
2.3	Themenschwerpunkte	5
2.4	Welcher Mehrwert entsteht für die teilnehmenden Gemeinden und Regionen?	7

3	Ausschreibungskriterien und weitere Anforderungen	8
3.1	Wer kann sich bewerben und ein Gesuch eingeben?	8
3.2	Anforderungen an Gesuche	8
3.3	Vollzugs- und Wirkungsanalyse MONAMO 2.0	9
3.4	Ablauf und Kostenübernahme	11
3.5	Was wird nicht unterstützt und nicht finanziert?	12
3.6	Bewertungskriterien für Gesuche	12
3.7	Vorgehen der Ausschreibung & des Auswahlverfahrens	13
3.8	Formelle Anforderungen an Gesuche	15

4	Gesuchsformular und Beilagen	16
4.1	Gesuchsformular MONAMO 2.0	16
4.2	Beilage 1: Anforderungen an das Grobkonzept	16
4.3	Beilage 2: Anforderungen an das Vorgehenskonzept	17

5	Anhang	18
5.1	Anhang 1: Beispiele aus MONAMO 1.0	18
5.2	Anhang 2: Erfolgsfaktoren aus MONAMO 1.0	19
5.3	Anhang 3: Modul-Steckbriefe	21

1 Das Wichtigste in Kürze

- «MONAMO Gemeinden» (Modelle nachhaltige Mobilität in Gemeinden) ist ein Programm von EnergieSchweiz. Es unterstützt Gemeinden und Regionen innovative Massnahmen für eine energieeffiziente und umweltfreundliche Mobilität zu entwickeln.
- MONAMO geht in die zweite Runde: Im Jahr 2019 wurde MONAMO zum ersten Mal durchgeführt. Aufgrund einer positiven Bilanz werden erneut Gemeinden und Regionen gesucht, welche über mehrere Jahre Ansätze für eine nachhaltige Mobilität entwickeln und erproben wollen.
- Diese Ausschreibung richtet sich an Gemeinden mit weniger als 50'000 Einwohnenden. Auch Eingaben von mehreren Gemeinden zusammen sind möglich (maximal 50'000 Einwohnende).
- Die ausgewählten Gemeinden und Regionen werden von EnergieSchweiz beratend und finanziell unterstützt (bis max. 6 Jahre, max. CHF 550'000¹ / Gemeinde). In der Initialisierungsphase werden voraussichtlich fünf Gemeinden oder Regionen² und in der Umsetzungsphase voraussichtlich drei Gemeinden oder Regionen gefördert.
- Für die Förderung ist ein zweistufiges Vorgehen vorgesehen: Während einer Initialisierungsphase (ca. 1 Jahr) entwickeln und initiieren die ausgewählten Gemeinden und Regionen ihr MONAMO 2.0-Vorhaben, welches in einer anschliessenden Umsetzungsphase bis max. 5 Jahre realisiert wird.

2 Ausgangslage

2.1 Die Rolle von Gemeinden

Gemeinden spielen bei der Förderung einer energieeffizienten und umweltfreundlichen Mobilität eine zentrale Rolle. Neben dem Vollzug hoheitlicher Aufgaben (z.B. im Bau- und Planungsbereich) ist der Spielraum von Gemeinden zur Umsetzung «freiwilliger Massnahmen» sehr gross, wie beispielsweise bei der Umsetzung von Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr. Insbesondere können sie durch ihre Nähe zur Bevölkerung und zu lokalen Institutionen stark sensibilisierend wirken und als Vorbild vorangehen.

Doch auch wenn der politische Wille vorhanden ist, fehlen in vielen Gemeinden und Regionen häufig die finanziellen und personellen Mittel zur **Entwicklung und Erprobung von Massnahmen und Prozessen für eine nachhaltige Mobilität über einen längeren Zeitraum**. EnergieSchweiz unterstützt daher Gemeinden und

¹ Finanzierung ist aufgeteilt in zwei Phasen: Initialisierungsphase max. 50'000 CHF, Umsetzungsphase max. 500'000 CHF

² Auch Eingaben von Gemeindegemeinschaften sind möglich. Geben mehrere Gemeinden zusammen ein Gesuch ein, so gilt der max. Subventionsbeitrag für das ganze, gemeinsame MONAMO Vorhaben (und nicht pro Gemeinde).

Regionen bei der Umsetzung mehrjähriger Mobilitätsprojekte mit Modellcharakter finanziell und beratend.

Innerhalb des laufenden Programms MONAMO 1.0³ wurden in der Initialisierungsphase fünf Projekte in den Gemeinden Wil, Aarau, Bülach/Dietikon/Meilen, Martigny und Riviera gefördert. In der Umsetzungsphase werden die Projekte von Wil und Aarau unterstützt. Bei der damaligen Ausschreibung handelte es sich um eine thematisch offene Ausschreibung, wobei das Thema Sharing Mobility im Fokus stand.

Aufgrund der positiven Bilanz aus der Zwischenevaluation (2023)⁴ von MONAMO 1.0 hat EnergieSchweiz entschieden, das Förderprogramm MONAMO ein zweites Mal auszuschreiben.

2.2 Programm & Ziele

Mit der Unterstützung von MONAMO 2.0 in Gemeinden und Regionen verfolgt EnergieSchweiz folgende Ziele:

- Gemeinden und Regionen werden über mehrere Jahre gezielt unterstützt **Ansätze für eine nachhaltige Mobilität** zu entwickeln und zu erproben.
- **Erprobung im Sinne eines «Feldexperiments»:** Die Umsetzung und Erprobung von Massnahmen, Etablierung von Prozessen sowie Kommunikations- und Partizipationsformen, sind wichtig. Das Programm lässt bewusst Raum für noch nicht ausgereifte, respektive nicht fertig konzipierte Ideen.
- Das Programm MONAMO 2.0 verfolgt einen **ganzheitlichen Ansatz zur Stärkung der Mobilitätsthemen** in Gemeinden: Es sollen Projekte umgesetzt und nötige Prozesse für eine Verankerung der nachhaltigen Mobilität in Politik und Verwaltungsstruktur angestossen werden.
- **Die Rolle von Mobilität breit denken:** Im Rahmen des Programms ist auch eine Förderung von weniger produkt-, sondern stärker zielgruppenorientierter und quartiersbezogener Bausteine denkbar, wie beispielweise im Modul «15-Minuten-Orte».
- MONAMO 2.0-Gemeinden und Regionen sollen gegenüber anderen Gemeinden und Regionen eine Vorreiterrolle einnehmen. Die **Übertragbarkeit der Massnahmen** und entwickelten Prozesse, Kommunikations- und Partizipationsformen auf andere Gemeinden und Regionen ist wichtig und soll möglichst gross sein.

Wichtig:

Das Ziel des MONAMO Programms ist nicht die Umsetzung und Unterstützung *einzelner* Massnahmen. Mit MONAMO 2.0 soll eine «neue Dynamik», **ein Prozess hin zu einer nachhaltigen Mobilität in der Gemeinde** entstehen. Über zielgruppengerechte **Kommunikation** und geeignete Kommunikationskanäle sind Stakeholder bezüglich umgesetzter Massnahmen zu sensibilisieren. Durch

³ Link: [MONAMO – Modelle nachhaltige Mobilität \(local-energy.swiss\)](https://www.local-energy.swiss/)

⁴ Link: [11496-B_Zwischenevaluation_MONAMO_2023_09_19_Interface\(13\).pdf](#)

Partizipation werden Zielgruppen aktiv in Entscheidungs- und Entwicklungsprozesse des MONAMO Vorhaben einbezogen.

2.3 Themenschwerpunkte

Die Ausschreibung MONAMO 2.0 beinhaltet Module mit konkreten Projekt- und Vorgehensvorschlägen, welche den Gemeinden und Regionen als Inspiration und Hilfestellung bei der Projekteingabe dienen sollen. Für die Ausschreibung wurden drei Pflichtmodule (Module A-C) und fünf thematische Module (Module 1-5) definiert. Bei Projekteingabe müssen die Gemeinden und Regionen alle Pflichtmodule bearbeiten und können auswählen mit welchen thematischen Modulen sie sich im Rahmen von MONAMO 2.0 vertieft auseinandersetzen wollen. Es müssen mindestens zwei thematische Schwerpunkte in den eingegebenen Projekten enthalten sein. Es ist auch möglich andere mobilitätsrelevante Themen in den Projekten aufzunehmen. Eingaben, welche die vorgeschlagenen thematischen Module bearbeiten, werden basierend auf ihrer Aktualität jedoch prioritär behandelt. Nähere Informationen zu den Modulen sind in den Kapiteln 3.2 und 5.3 zu finden.

Pflichtmodule				
Prozess		Kommunikation		Partizipation
Thematische Module				
Aktive & leichte Mobilität	Geteilte Mobilität & Mobilitätshubs	15-Minuten-Orte	Urbane Logistik & Gewerbeverkehr	Elektromobilität

Tabelle 1: Pflichtmodule und thematische Module in MONAMO 2.0

Pflichtmodule

Modul A: Prozess (Pflicht)

MONAMO 2.0 verfolgt nicht das Ziel einzelne Massnahmen zu fördern, sondern innerhalb von Gemeinden und Regionen einen Prozess hin zu einer nachhaltigeren Mobilität zu initiieren. So können Prozesse für nachhaltige Mobilität in kommunalen und regionalen Konzepten und Strategien verankert, institutionelle Strukturen gestärkt und finanzielle und personelle Ressourcen und/oder Regelungen bereitgestellt werden. Die Umsetzung und Weiterentwicklung von Massnahmen und Prozessen im Bereich nachhaltiger Mobilität wird durch MONAMO 2.0 gefördert und gewährt, dass bewährte und neue Aktivitäten in Gemeinden nachhaltig bestehen können.

Modul B: Kommunikation (Pflicht)

Für die Bekanntmachung der entwickelten und umgesetzten Massnahmen und Sensibilisierung der Zielgruppe ist Kommunikation essenziell. Die Bandbreite reicht hierbei von einzelnen internen und externen kommunikativen Begleitmassnahmen bis zur Durchführung einer breiten Kommunikationskampagne. In der Kommunikation ist insbesondere ein positives Framing des Projektes wichtig, d.h. die Kommunikation von positiven Botschaften zum Projekt, u.a. mit Visionen und Leitsätzen, mit denen

sich die Zielgruppe, sowie politische Stakeholder, aber auch die Bevölkerung, identifizieren können. Die Wahl von Personen und Institutionen als Kommunikationsmedium oder Multiplikatoren und Multiplikatorinnen nehmen eine wichtige Rolle in der Verbreitung der Massnahme ein.

Modul C: Partizipation (Pflicht)

Die Partizipation stellt die Einbindung und Mitwirkung der Zielgruppen an Entscheidungs- und Entwicklungsprozessen sicher. Die Beteiligung der Zielgruppen ist auf vielfältige Art und Weise möglich wie beispielsweise bei der Identifikation, Entwicklung, Umsetzung und Auswertung von Massnahmen. Zudem gibt es Partizipation auf unterschiedlichen Stufen, wie z.B. Kooperation und Konsultation oder im Rahmen von Workshops, öffentlichen Mitwirkungsveranstaltungen oder Informationsveranstaltungen⁵. Durch den Einbezug der Zielgruppen werden ihre Bedürfnisse frühzeitig in Planungsprozesse miteinbezogen, was die Akzeptanz und Identifikation mit dem Projekt erhöht und bei der Umsetzung hilfreich ist.

Thematische Module

Modul 1: Aktive & leichte Mobilität

Die Fortbewegung mit eigener Muskelkraft ist umweltschonend und gesundheitsfördernd. Zur aktiven und leichten Mobilität zählt primär der Fuss- und Veloverkehr. Das Modul deckt aber auch Mobilitätsformen ab, die nur teilweise mit eigener Muskelkraft betrieben werden. Dazu zählen Formen der Mikromobilität, wie beispielsweise eBikes oder E-Trottis. Diese können die individuelle Mobilität erleichtern und umweltfreundlicher gestalten und sie können Teil einer multimodalen Mobilität sein. Ebenso fallen die Verbesserung der Velokultur, der Verkehrssicherheit oder der Fussläufigkeit eines Ortes in diese Kategorie.

Modul 2: Geteilte Mobilität & Mobilitätshubs

Nutzen statt Besitzen ist die Devise dieses Moduls. Geteilte Mobilität erlaubt eine effizientere Nutzung von Verkehrsmitteln, denn viele Fahrzeuge sind heute schlecht ausgelastet. In diesem Modul können Projekte wie Gemeinde-eigene Flotten, die der Bevölkerung zur Verfügung gestellt bis zum Aufbau eines Veloverleihsystems⁶, eingereicht werden. Die geteilten Verkehrsmittel können von Personenwagen bis zur Mikromobilität wie Scooter oder Cargo-Bikes reichen.

Modul 3: 15-Minuten-Orte

Im Programm MONAMO 2.0 darf und soll das Thema Mobilität breit gedacht werden. Deshalb sind auch weniger produkt-, sondern stärker zielgruppenorientierte Projekte denkbar. Bei Modul 3, den 15-Minuten-Orte steht die Quartierentwicklung im Vordergrund. In 15-Minuten-Orten lässt sich alles, was für das tägliche Leben gebraucht wird, innerhalb einer Viertelstunde zu Fuss oder mit dem Fahrrad erreichen. Dazu zählen Einkaufsmöglichkeiten, die Arbeitsstelle, Schulen, aber auch die medizinische Versorgung. Dieses Modul kann breit ausgelegt werden und deckt

⁵ Siehe auch: EnergieSchweiz für Gemeinden (2023): Kompass Partizipation für Städte und Gemeinden, Handeln für eine gemeinsame Zukunft.

⁶ Zu beachten: Im Rahmen von «MONAMO 2.0» werden keine Kosten zum Bau von Infrastruktur sowie zur Beschaffung von Fahrzeugen subventioniert.

auch die Verkehrsvermeidung ab. Innovatives Coworking im Dorf oder temporäre Umnutzungen von Strassenräumen zählen ebenfalls dazu.

Modul 4: Urbane Logistik und Gewerbeverkehr

Das Rückgrat aller Lebensräume ist die Sicherstellung der Versorgung mit Gütern. Mit zunehmendem online Handel entstehen neue Herausforderungen. Nachhaltige Mobilität muss auch die Dimension der Logistik berücksichtigen. Transport-, Ver- und Entsorgungskonzepte sollen die Effizienz und Umweltverträglichkeit verbessern. Angebote für Mikrohub, neuartige Anlieferungskonzepte oder das Testen von alternativen Logistikfahrzeugen können in diesem Modul bekanntgemacht oder Bedarfsanalysen hierfür durchgeführt werden.

Modul 5: Elektromobilität

Gemeinden und Regionen haben verschiedene Möglichkeiten, die Elektromobilität zu unterstützen und zu fördern. Sie können in den vier Handlungsfeldern Planung, Vorbildfunktion, Infrastruktur und Dienstleistungen sowie Information und Beratung aktiv werden⁷. Möglichkeiten zur Förderung sind beispielsweise die Planung und Durchführung eines Prozesses für den Auf- und Ausbau von Ladeinfrastrukturen oder die Realisationserleichterung für Unternehmen aus der Privatwirtschaft durch das Bereitstellen öffentlicher Flächen für die Ladeinfrastruktur⁸.

2.4 Welcher Mehrwert entsteht für die teilnehmenden Gemeinden und Regionen?

Eine Förderung von EnergieSchweiz im Rahmen von MONAMO 2.0 ermöglicht einer Gemeinde und Region Lösungen und Prozesse für eine nachhaltige kommunale und regionale Mobilität zu suchen, zu erproben, anzustossen und umzusetzen. Das zweistufige Vorgehen und die mehrjährige Unterstützung ermöglichen es, neue Wege «ausserhalb bestehender Rahmen und Prozesse» zu beschreiten. Dadurch können nicht nur (übergeordnete) verkehrspolitische Ziele erreicht werden, sondern die Gemeinde und Region kann eine Vorreiterrolle und eine Vorbildfunktion gegenüber anderen Gemeinden und Regionen in der Schweiz und allenfalls auch über die Landesgrenze hinaus einnehmen. Das Programm MONAMO 2.0 forciert einen Wissensaustausch unter den teilnehmenden Gemeinden, sodass diese sich gegenseitig inspirieren und voneinander lernen können.

Weitere Resultate einer nachhaltigeren kommunalen und regionalen Mobilität sind mehr Wohn- und Lebensqualität sowie Gesundheitsförderung für die Einwohnenden. Auch das lokale Gewerbe kann von attraktiven Dorfzentren, Güterangeboten und weniger Stau auf den Gemeindestrassen profitieren.

⁷ Siehe auch: EnergieSchweiz (2022): Elektromobilität in Gemeinden, Handlungsleitfaden mit Praxisbeispielen.

⁸ Zu beachten: Im Rahmen von MONAMO 2.0 werden keine Kosten zum Bau von Infrastruktur sowie zur Beschaffung von Fahrzeugen subventioniert. Das Programm [laden-punkt.ch](https://www.laden-punkt.ch) von EnergieSchweiz fördert über jährliche Ausschreibungen zur Entwicklung von Herangehensweisen, Methoden und Konzepte für innovative Projekte zum «Laden am Zielort». Auch hier werden keine Infrastrukturprojekte gefördert.

3 Ausschreibungskriterien und weitere Anforderungen

3.1 Wer kann sich bewerben und ein Gesuch eingeben?

Die Ausschreibung MONAMO 2.0 richtet sich an **Gemeinden und Regionen in der Schweiz**.

- Gesucht werden Eingaben von Gemeinden und Regionen mit weniger als 50'000 Einwohnenden. Gesuche von grösseren Städten und Regionen werden nicht berücksichtigt.
- Bei Eingaben von mehreren Gemeinden zusammen muss der Impuls von der kommunalen Ebene und nicht einer übergeordneten Verwaltungseinheit kommen. Die Gemeinden müssen bereits einen funktionalen Raum bilden, bzw. Teil von einem solchen Raum sein und eine gewisse Basis einer Zusammenarbeit zwischen Gemeinden muss bestehen.
- Gemeinden, die bereits von einer MONAMO Förderung profitiert haben, sind von dieser Ausschreibung ausgeschlossen.
- Zusammenschlüsse mit Büros oder anderen Organisationen und Institutionen werden befürwortet.

Damit soll erreicht werden, dass ein möglichst breiter Kreis an Gemeinden in der Schweiz von den erprobten Prozessen und Massnahmen profitieren kann und die im Rahmen von MONAMO 2.0 gemachten Erfahrungen auf weitere Akteure und Gemeinden übertragen werden können.

3.2 Anforderungen an Gesuche

Bei der Projekteingabe sind Überlegungen zu den Pflichtmodulen «Prozess», «Kommunikation» und «Partizipation» für alle erforderlich. Des Weiteren müssen sich die Gemeinden und Regionen im Rahmen von MONAMO 2.0 mit mindestens zwei thematischen Modulen auseinandersetzen (thematisch vorgegebenen oder selbständig gewähltes Thema).

Zur Hilfestellung bei der Projekteingabe und als Inspiration für die Gemeinden wurden Modul-Steckbriefe erstellt (vgl. Kapitel 5.3). Darin werden die thematischen Module jeweils mit zwei Praxisbeispielen illustriert und der Bezug zu den Pflichtmodulen Prozess, Kommunikation und Partizipation in Faktenboxen beschrieben.

Gemeinden können aus thematischen Modulen auswählen oder eigene Themen vorschlagen. In der Projekteingabe müssen diese noch nicht detailliert beschrieben werden – vielmehr liegt der Fokus darauf, den Prozess zu beschreiben, wie die Gemeinde die ausgewählten Module angehen möchte.

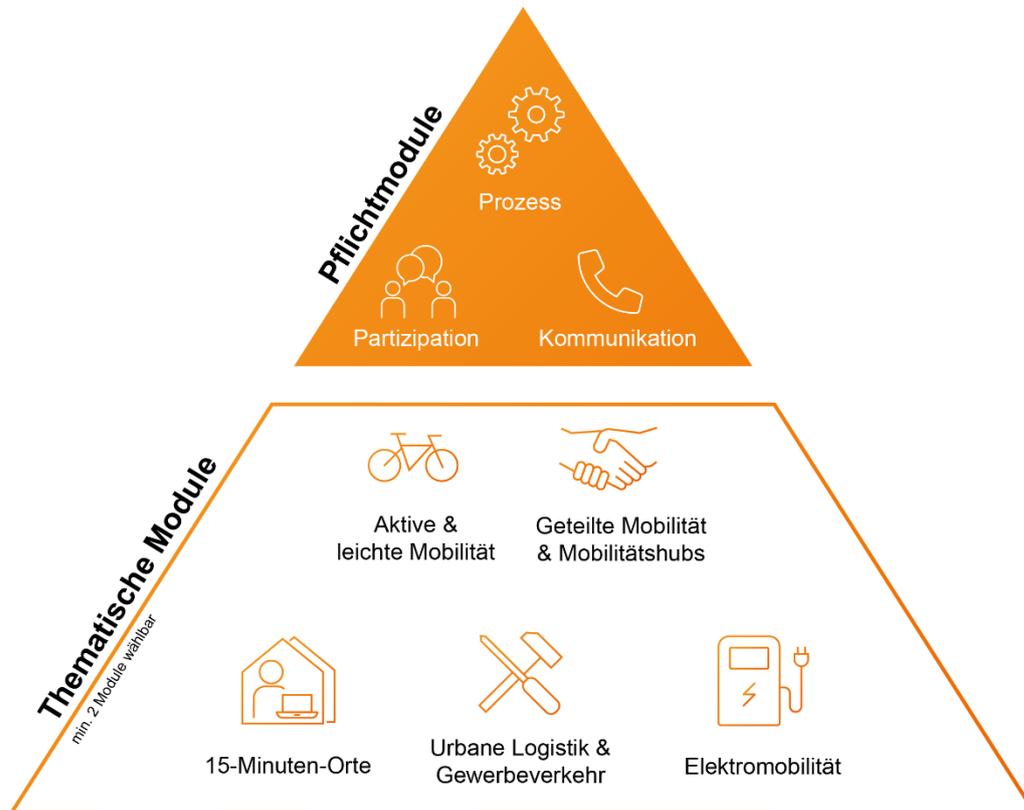


Abbildung 1: Pflichtmodule und thematische Module in MONAMO 2.0

3.3 Vollzugs- und Wirkungsanalyse MONAMO 2.0

Um den Fortschritt und die Wirkung der eingereichten Projekte aufzeigen zu können sind einerseits ein fortlaufendes Monitoring und Controlling sowie andererseits eine Schlussevaluation durch die Projektnehmer durchzuführen. Basis dafür ist ein Wirkungsmodell (Abbildung 2) mit den Evaluationsgegenständen «Input», «Aktivitäten», «Output», «Outcome» und «Impact», welches die schematische Wirkungslogik des Projekts darstellt.

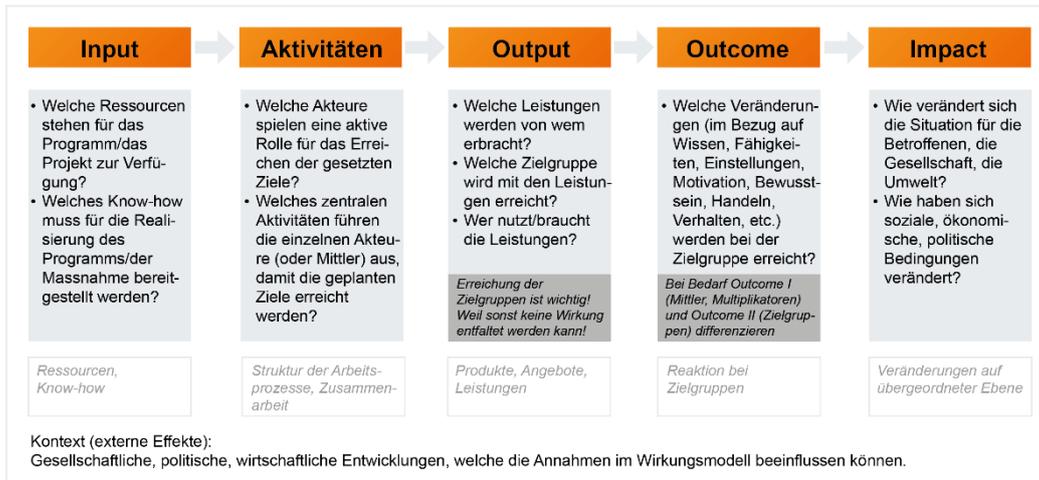


Abbildung 2: Wirkungsmodell in fünf Schritten. EnergieSchweiz und Interface, Juli 2023.

Ein einfaches Wirkungsmodell ist bei der Eingabe des Projekts einzureichen. Dieses ist während der Umsetzung des Projekts laufend weiterzuentwickeln und dient als Basis für Monitoring, Controlling und Evaluation.

Die Durchführung eines Monitorings und Controllings ist notwendig, um den Fortschritt eines Projekts auf der Output-Ebene zu überwachen und sicherzustellen, dass geplante Massnahmen umgesetzt werden. Dabei wird der Stand der Umsetzung der Massnahmen erfasst. Die Evaluation dagegen analysiert den Vollzug und die Wirkung der umgesetzten Massnahmen, inkl. Pflichtmodulen Partizipation, Kommunikation und Prozess. Diese beinhalten nebst dem Monitoring des Fortschritts, die Untersuchung von Veränderungen bei der Zielgruppe⁹ (Outcome-Ebene) und die Betrachtung übergeordneter Veränderungen¹⁰ (Impact-Ebene). Für die Wirkungsanalyse sollen die Gemeinden ein Wirkungsmodell erstellen sowie eine Fortschrittsprüfung und eine Evaluation nach Abschluss des Projektes durchführen. Zudem sind die Projektziele zu operationalisieren und entsprechende Indikatoren abzuleiten, um den Erfolg des Prozesses zu überwachen und die Wirkung zu messen.

Auf Programmebene wird durch das BFE voraussichtlich eine Schlussevaluation durchgeführt, für welche sie auf die Inputs der Projektträger und Projektträgerinnen und Partner und Partnerinnen angewiesen sind. Die gewonnenen Erkenntnisse aus Monitoring, Controlling und Evaluation dienen der Berichterstattung auf Gemeinde- und Bundesebene. Sie helfen bei der Identifizierung wirksamer Massnahmen und der Aufdeckung von Optimierungspotenzialen im Projektverlauf.

Für die Partizipation ist der Einbezug der Stakeholder sowie die Akzeptanz und die bedürfnisorientierte Ausgestaltung der Projekte von besonderer Bedeutung.

⁹ Anzahl und Umfang von Aktivitäten, Leistungen, Nutzung durch Zielgruppen

¹⁰ MIV-Reduktion und weitere Ziele der MONAMO Projekte

3.4 Ablauf und Kostenübernahme

Die MONAMO Förderung ist in **zwei Phasen, eine Initialisierungs- und eine Umsetzungsphase**, gegliedert. Insbesondere kleinere Gemeinden und Regionen haben dadurch den Vorteil, dass sie einen Prozess starten können, ohne bereits viel Vorarbeiten geleistet haben zu müssen.

Initialisierungsphase

- Die Initialisierungsphase soll **iterativ** gestaltet werden, d.h. die Initialisierungsphase soll sich nicht ausschliesslich auf Recherchearbeit und Konzepterstellung beschränken. Der experimentellen Logik von MONAMO 2.0 folgend sollen konzeptionelle Überlegungen bereits in der Initialisierungsphase einem Praxistest unterzogen und erste Erfahrungen mit Testbetrieben vereinzelter Massnahmen gesammelt werden. Erstens können so Erkenntnisse aus der Praxis direkt in die konzeptionellen Arbeiten zurückfliessen, zweitens stärkt der iterative Ansatz die Sichtbarkeit des Projekts und auch die Legitimation in der Politik.
- **Dauer:** ca. 1 Jahr, voraussichtlich März/April 2025 – März/April 2026
- **Finanzierung:** Die subsidiäre Unterstützung von EnergieSchweiz in der Initialisierungsphase beträgt max. 50'000CHF/Gemeinde oder Region und max. 40% der anrechenbaren Kosten (Subvention).
- **Anzahl teilnehmender Gemeinden und Regionen:** voraussichtlich fünf

Umsetzungsphase

EnergieSchweiz beabsichtigt eine mehrjährige finanzielle Unterstützung von Gemeinden und Regionen im Rahmen von MONAMO 2.0. Während der Umsetzungsphase ist ein Monitoring, Controlling und eine Evaluation des Projektes zwingend durchzuführen.

- **Dauer:** ca. 5 Jahre, ab voraussichtlich Juni 2026
- **Finanzierung:** Der maximale Subventionsbeitrag für diese Phase beträgt maximal 500'000 Franken pro Projekt¹¹, max 40% der anrechenbaren Kosten über eine Dauer von maximal fünf Jahren.
- **Anzahl teilnehmender Gemeinden und Regionen:** voraussichtlich drei
- **Fachliche Unterstützung:** Benötigt die Gemeinde oder Region externe fachliche Unterstützung bei der Umsetzung ihres MONAMO 2.0 Vorhabens, so sind die Aufwände dafür in die Projektkosten zu integrieren. Es gibt **keine zusätzliche finanzielle Unterstützung** durch EnergieSchweiz für eine fachliche Beratung.
- **Monitoring, Reporting und Evaluation:** Die Kosten für das Monitoring, Controlling und die Evaluation des «MONAMO»-Vorhabens sind in der Umsetzungsphase zu integrieren. Es gibt dafür keine zusätzliche Finanzierung von EnergieSchweiz.

¹¹ Geben mehrere Gemeinden zusammen ein Gesuch ein, so gilt der max. Subventionsbeitrag für das Ganze, gemeinsame «MONAMO 2.0»-Vorhaben (und nicht pro Gemeinde).

- **Projektdokumentation und Kommunikation:** Es gibt keine **separate und zusätzliche Finanzierung** der regelmässigen Projektdokumentation und Kommunikation (gegen aussen) durch EnergieSchweiz.

3.5 Was wird nicht unterstützt und nicht finanziert?

- MONAMO 2.0 gewährt keine finanzielle Unterstützung für den Bau von Infrastruktur (z. B. Ladeinfrastruktur) oder die Beschaffung von Fahrzeugen.
- Projekte und Vorhaben, welche bereits durch andere Bundesprogramme unterstützt werden, wie z.B. Modellvorhaben ARE, Projektförderung Energiestädte, Agglomerationsprogramme etc., werden nicht zusätzlich im Rahmen von MONAMO 2.0 unterstützt.
- Projekte und Vorhaben, welche schon in Umsetzung sind, werden nicht unterstützt (zur Vermeidung von «Mitnahmeeffekten»).

3.6 Bewertungskriterien für Gesuche

Folgende Kriterien sind bei der Beurteilung der Gesuche und Auswahl der Gemeinden und Regionen zentral. Im Grobkonzept (vgl. 4.2) ist auf diese Elemente einzugehen:

- Qualität des eingereichten MONAMO 2.0-Vorhabens:
 - **Übertragbarkeit und Multiplikationspotenzial:** Abgeschätzt und beurteilt wird das Potenzial für eine Übertragbarkeit des geplanten Vorhabens auf andere Gemeinden und Regionen in der Schweiz.
 - **Fokus auf Prozesse:** Die Initiierung eines Prozesses hin zu einer nachhaltigen Mobilität ist ein zentrales Element von MONAMO 2.0. Abgeschätzt und beurteilt werden die Potenziale des Prozesses zur Verankerung nachhaltiger Mobilität in kommunalen und regionalen Konzepten. Zusätzlich wird die langfristige Verfügbarkeit finanzieller und personeller Ressourcen sowie die Stärkung institutioneller Strukturen betrachtet, um sicherzustellen, dass die benötigten Ressourcen über einen längeren Zeitraum hinweg verfügbar sind.
 - **Fokus auf Kommunikation:** Ein essenzieller Teil von MONAMO 2.0 ist die zielgruppengerechte Kommunikation des Projekts. Anhand von geeigneten internen und externen kommunikativen Begleitmassnahmen sowie der Wahl der Kommunikationskanäle gilt es, das Projekt von Anfang an zu begleiten und regional zu verbreiten.
 - **Fokus auf Partizipation:** Die Beteiligung der Zielgruppen und Interessensvertretenden auf vielfältige Art und Weise ist entscheidend für eine zeitnahe und erfolgreiche Durchsetzung des Projekts. Beurteilt werden die Einbindung und Mitwirkung der Zielgruppen auf unterschiedlichen Partizipationsstufen, wie z.B. Workshops, Mitwirkungs- oder Informationsveranstaltungen.
 - **Thematischer Schwerpunkt:** Die Ausschreibung ist thematisch offen. Bevorzugt werden Gesuche, welche die vorgegebenen thematischen

Module in den Projekten berücksichtigen. Das Behandeln von mindestens zwei mobilitätsrelevanten Themen ist Pflicht (vgl. Kap. 3.2).

- **Innovationsgehalt:** Das Vorhaben und seine Zielsetzung sollen möglichst neu und innovativ sein. «Neu und innovativ» kann sich dabei auf einzelne Massnahmen, ihre Kombination, ihre «Konzentration» (in der Gemeinde oder Region), ihre Trägerschaft und/oder das Vorgehen bei ihrer Entwicklung und Umsetzung beziehen. MONAMO 2.0 fördert Vorhaben, die lokal¹² betrachtet als innovativ zu beurteilen sind.
- Abgeschätzt und beurteilt wird das **Potenzial zur Verkehrsreduktion bzw. -verlagerung** (hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen) bzw. zur Energieeinsparung durch das geplante Vorhaben.
- **Trägerschaft und Schlüsselfiguren:** Die kommunale Trägerschaft für das Vorhaben soll breit abgestützt und von «Schlüsselfiguren» getragen sein (Einbezug der Politik, Gewerbe, Verbände etc.).
- **Grundlagen:** Es kann von Vorteil sein, dass das von der Gemeinde oder Region geplante Vorhaben auf bestehende Grundlagen (z.B. Legislaturprogramm, Richtplanung) oder Prozesse (z.B. Energiestadt, Partizipation der Bevölkerung) aufbaut.

3.7 Vorgehen der Ausschreibung & des Auswahlverfahrens

Im Rahmen der vorliegenden **Ausschreibung** wird von den interessierten Gemeinden und Regionen die Eingabe von zwei kurzen Konzepten (6-10 Seiten) verlangt. Die Detailanforderungen sind in Kapitel 3.8 und Kapitel 4 beschrieben. Die Gemeinden und Regionen haben sechs Monate Zeit ein Gesuch einzureichen.

- ein **GROBKONZEPT**, welches das **ganze** geplante MONAMO 2.0 Vorhaben grob beschreibt
- ein **VORGEHENS KONZEPT** für **das erste Jahr** des MONAMO 2.0 Vorhabens (=Initialisierungsphase)

Während der Eingabephase werden Webinare von EnergieSchweiz zur Information und Vorstellung des MONAMO 2.0 Programms und der thematischen Module durchgeführt. Diese sollen den Gemeinden und Regionen als Hilfestellung sowie für Rückfragen dienen. Die Webinare werden aufgezeichnet und im Nachhinein auf der Website von EnergieSchweiz veröffentlicht.

Nach Eingabeschluss werden die einzureichenden Dokumente von Vertretern und Vertreterinnen von EnergieSchweiz bzw. einer Begleitgruppe von Fachexperten und Fachexpertinnen beurteilt. Gestützt darauf werden voraussichtlich fünf Gemeinden und Regionen ausgewählt und eingeladen, ihr MONAMO 2.0-Vorhaben zu initiieren und das weitere Vorgehen im Detail zu erarbeiten.

Während der ersten Phase (=Initialisierungsphase), werden die ausgewählten Gemeinden und Regionen von EnergieSchweiz finanziell unterstützt. Am Ende der Initialisierungsphase liegt ein Detailkonzept über das MONAMO 2.0-Vorhaben vor. Sowohl die Gemeinde oder Region als auch EnergieSchweiz entscheiden

¹² Hierfür wird der Innovationsgehalt mit ähnlichen Gemeinden verglichen.

nachfolgend über die definitive Umsetzung des Vorhabens. Bei positivem Beschluss auf beiden Seiten wird ein Subventionsvertrag erstellt und die genaue Fördersumme sowie die Dauer der Unterstützung durch EnergieSchweiz festgelegt. Erst anschliessend beginnt die eigentliche Umsetzungsphase.

Folgende Tabelle zeigt das Vorgehen und das mehrstufige Auswahlverfahren des Programms MONAMO 2.0.

Vorgehensschritte MONAMO 2.0

Was?	Wie? / Beschreibung	Wann?	Wer?
Start Ausschreibung MONAMO 2.0	Ausschreibungsunterlagen über www.energieschweiz.ch zugänglich. <i>Kommunikation der Ausschreibung über diverse Kanäle und Multiplikatoren (z.B. Energiestadt, Gemeindeverband etc.)</i>	Mai 2024	EnergieSchweiz / Sektion Mobilität BFE
Webinare für Gemeinden und Regionen	Durchführung von Webinaren zur Information und Vorstellung des Programms/der Module sowie für Rückfragen	Webinar 1: 25. Juni 2024, 9-10 Uhr; Webinar 2: 10. September, 14-15 Uhr	EnergieSchweiz / Sektion Mobilität BFE Externes Planungsbüro
Eingabe Gesuche	Frist ca. ½ Jahr	31. Oktober 2024	Gemeinden und Regionen
Beurteilung der Gesuche Auswahl Gemeinden oder Regionen für Initialisierungsphase	Beurteilung der Gesuche durch Vertreter/innen vom BFE in Absprache mit weiteren Fachpersonen Vertragliche Vereinbarung für Initialisierungsphase zwischen Gemeinde oder Regionen und EnergieSchweiz wird erstellt	Ende 2024 / Anfang 2025	EnergieSchweiz / Sektion Mobilität BFE Begleitgruppe MONAMO 2.0 (Fachgremium)
Initialisierungsphase MONAMO 2.0	Dauer ca. 1 Jahr Erarbeitung des Detailkonzepts mit finanzieller Unterstützung durch EnergieSchweiz	voraussichtlich März/April 2025	Max. 5 ausgewählte Gemeinden und Regionen BFE evtl. weitere Fachpersonen
Ende der Initialisierungsphase	Detailkonzept mit Massnahmen, Vorgehen, Trägerschaft, Finanzierung etc. ist erarbeitet und liegt vor.	voraussichtlich März/April 2026	Gemeinden und Regionen

Entscheid über die Umsetzung	Beschluss über Fort-/Umsetzung durch Gemeinde oder Region/ Trägerschaft sowie Subventionsentscheid (Dauer und Beitragshöhe) durch EnergieSchweiz Vertragliche Vereinbarung für Umsetzungsphase zwischen Gemeinde/Region und EnergieSchweiz wird erstellt	voraussichtlich ab März/April 2026 bis voraussichtlich Juni 2026	ausgewählte Gemeinden und Regionen EnergieSchweiz / Sektion Mobilität BFE Begleitgruppe MONAMO 2.0 (Fachgremium)
Start der Umsetzungsphase	Dauer ca. 5 Jahre	voraussichtlich ab Juni 2026	ausgewählte Gemeinden und Regionen fachliche Begleitung inkl. Monitoring, Controlling und Evaluation

Tabelle 2: Vorgehensschritte MONAMO 2.0

3.8 Formelle Anforderungen an Gesuche

Die Gesuchseingaben müssen folgende Unterlagen enthalten:

- Ausgefülltes und unterzeichnetes Gesuchsformular (vgl. Kap. 4)
- Beilage 1: GROBKONZEPT des geplanten MONAMO 2.0-Vorhaben
→ *Anforderungen gemäss Kap. 4.1*
- Beilage 2: VORGEHENSKONZEPT für das erste Jahr (=Initialisierungsphase)
→ *Anforderungen gemäss Kap. 4.2*

Die Gesuche sind vollständig und fristgerecht in deutscher, französischer oder italienischer Sprache in **einfacher Ausführung per Post** sowie in **elektronischer Form per Mail** einzureichen an:

Bundesamt für Energie, Sektion Mobilität, Martina Zoller, 3003 Bern,
martina.zoller@bfe.admin.ch

Eingabefrist: **31. Oktober 2024**

Unvollständige und zu spät eingetroffene Gesuche haben keinen Anspruch auf Beurteilung. Über nicht berücksichtigte Projekte wird keine Korrespondenz geführt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

4 Gesuchsformular und Beilagen

4.1 Gesuchsformular MONAMO 2.0

Laden Sie [hier](#) das Gesuchsformular herunter.

4.2 Beilage 1: Anforderungen an das Grobkonzept

Bitte beschreiben Sie, soweit bereits möglich und bekannt, in einem **Grobkonzept von 6-10 Seiten** Ihr Vorhaben, welches im Rahmen von MONAMO 2.0 umgesetzt und von EnergieSchweiz unterstützt werden soll. Der zeitliche Fokus soll dabei auf der gesamten Dauer des geplanten Vorhabens (mehrere Jahre) liegen.

Beachten und beantworten Sie darin insbesondere folgende Punkte und Fragen:

- Was ist die Ausgangslage und die Motivation für Ihr Vorhaben?
- Was wollen Sie mit Ihrem Vorhaben erreichen? Was sind die Ziele und wie wird die Zielerfüllung überprüft?
- Beschreiben Sie, soweit bereits möglich und bekannt, das geplante Vorgehen und/oder geplante Massnahmen.
- Welche Prozesse sind für ihr Projekt voraussichtlich relevant? Welche Arten der Kommunikation sind enthalten und wie kann die Zielgruppe und Interessensvertretenden erreicht werden? Wie wird eine geeignete Form der Partizipation sichergestellt?
- Welche thematischen Module werden adressiert? Und/oder welches eigenständig entwickelte Modul wird in das Projekt integriert?
- Was ist das Besondere an Ihrem Vorhaben? Was ist neu und innovativ¹³ daran?
- Bitte geben Sie an, wer am Vorhaben beteiligt ist oder beteiligt werden soll (Projektträgerschaft und Projektorganisation). Welches sind die «Schlüsselfiguren»? Was ist deren Rolle?
- Wie unterstützt ihr Projekt eine energieeffiziente und umweltfreundliche Mobilität? Welche Verlagerungswirkungen kann sie erzielen?
- Baut Ihr Vorhaben auf bestehende Grundlagen und/oder Prozesse in der Gemeinde auf? Falls ja, auf welche? (z.B. Legislaturprogramme, Energiestadt Prozess, Richtplanung, partizipativen Prozesse mit der Bevölkerung etc.)
- Warum ist die Unterstützung durch EnergieSchweiz für Ihr Vorhaben erforderlich?
- Worin sehen Sie die Risiken bei Ihrem Vorhaben? Wie könnten Sie diesen entgegenwirken?

¹³ «MONAMO 2.0» bezieht auch Massnahmen mit ein, die nur lokal betrachtet als *innovativ* gelten.

4.3 Beilage 2: Anforderungen an das Vorgehenskonzept

Während der Initialisierungsphase (erstes Jahr) erhalten die ausgewählten Gemeinden und Regionen die Möglichkeit, mit finanzieller Unterstützung durch EnergieSchweiz ihr Projektvorhaben zu starten und das weitere Vorgehen im Detail auszuarbeiten.

Bitte beschreiben Sie in einem **Vorgehenskonzept von 6-10 Seiten**, wie Sie **während der Initialisierungsphase** vorgehen möchten. Welche Prozesse möchten Sie in diesem ersten Jahr initiieren, welche Partner und Partnerinnen sollen mit ins Boot geholt werden oder allenfalls auch welche Massnahmen schon angepackt und umgesetzt werden sollen.

Bitte machen Sie insbesondere Angaben zu folgenden Punkten:

- Projektorganisation (beteiligte Personen und Institutionen, Schlüsselfiguren, ihre Rollen und Aufgaben)
- Geplantes Vorgehen mit grober Zeit-/Massnahmenplanung und erwarteten (Zwischen-)Ergebnissen (Meilensteine)
- Budget (ausschliesslich für die Initialisierungsphase) mit Personal- und Sachkosten, Eigenleistungen und allfälligen Drittkosten
- Angaben zur Finanzierung der Initialisierungsphase abzüglich des Subventionsbeitrags von EnergieSchweiz von max. CHF 50'000 bzw. max. 40% der anrechenbaren Kosten

Am Ende der Initialisierungsphase soll ein **Detaillkonzept zum gesamten MONAMO 2.0 Vorhaben** vorliegen, welches das weitere Vorgehen und die weitere Umsetzung aufzeigt.

5 Anhang

5.1 Anhang 1: Beispiele aus MONAMO 1.0

Innerhalb des Projekts MONAMO 1.0 wurden fünf Projekte in den Gemeinden Wil, Aarau, Bülach, Dietikon Meilen, Martigny und Riviera gefördert. Heute befinden sich die Projekte Wil und Aarau in der Umsetzungsphase.

Aarau

Im Rahmen von «MONAMO – Aarau, die Sharing-Modellstadt» (Projektstart 2022) wirkt die Stadt Aarau auf einen Kulturwandel hin: Teilen soll selbstverständlich und alltäglich werden. Durch das Teilen von Fahrzeugen, Gütern, Raum und Zeit sollen Fahrten gar nicht entstehen und Ressourcen (Energie) eingespart werden. MONAMO-Aarau fokussiert auf die Handlungsfelder «Mobilität & City Logistik», «Mobilität und Freizeit» sowie «Mobilität und Arbeit». Die grosse Klammer über die drei Handlungsfelder ist der Sharing-Ansatz. Im Fokus stehen sowohl die Stadtbevölkerung (allgemein und zielgerichtet in den Quartieren), wie auch die Unternehmen (allgemein und zielgerichtet in räumlichen Clustern).¹⁴

Ziele

- Förderung einer Kultur des Teilens von Gütern, Zeit und Räumen, so dass insbesondere Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) unnötig werden
- Reduktion und effizientere Abwicklung des Verkehrsaufkommens in der Stadt durch Teilen von Verkehrsmitteln
- verstärkte Nutzung von öffentlichem Verkehr (ÖV), Velo und zu Fuss gehen
- effizientere Autonutzung

Wil

Im Rahmen von «MONAMO Wil – aktiv. Smart. Geteilt» (Projektstart 2021) führt die Stadt Wil bestehende Grundlagen und neue Ideen zum «Smart Mobility Konzept» zusammen. Es baut auf Partizipation und Public Private Partnership auf. Gemeinsam mit der Bevölkerung, Politik, Verwaltung, Unternehmen, Mobilitätsanbietern und weiteren Akteuren soll die Mobilitätszukunft von Wil gestaltet werden. Im Fokus stehen die Handlungsfelder Human Powered Mobility, Shared Mobility, Smart Logistics und E-Mobility. Insgesamt leistet MONAMO-Wil der Mobilitätszukunft in einer Kleinstadt Vorschub und wägt einzelne Mobilitätsmassnahmen – ob bewährt, neu entwickelt oder smart kombiniert – mit einem Gesamtblick auf einen attraktiven, ressourcenschonend belebten Stadtraum ab.¹⁵

¹⁴ EnergieSchweiz (2024): MONAMO – Aarau, die Sharing-Modellstadt. Link: <https://www.local-energy.swiss/programme/mobilitaet/monamo/monamo-aarau.html#/>.

¹⁵ EnergieSchweiz (2024): MONMAO Will – aktiv.smart.geteilt. Link: <https://www.local-energy.swiss/programme/mobilitaet/monamo/monamo-wil.html#/>.

Ziele

- Umsetzung nachhaltiger, klimaneutraler und raumsparender Mobilitätslösungen für Jung und Alt
- Förderung einer intelligenten Verkehrsmittelwahl in einer Stadt der kurzen Wege
- Erhöhung der Energieeffizienz und Stärkung der Smart City Bestrebungen für eine 2000-Watt-Gesellschaft
- Nutzen von Synergien zwischen den verschiedenen (bestehenden) Strategien, Initiativen und Akteuren in der Stadt Wil

Der Prozess in Wil ist ein gelungenes Beispiel aus der ersten MONAMO-Phase und wird im Anhang 3: Modul-Steckbriefe) detailliert erläutert.

5.2 Anhang 2: Erfolgsfaktoren aus MONAMO 1.0

In der Evaluation der ersten Phase von «MONAMO Gemeinden» lassen sich in konzeptioneller Hinsicht sowie in Hinsicht auf die Umsetzung Erfolgsfaktoren ableiten¹⁶. Hierbei sind die Projekte Wil und Aarau, aber auch die Erkenntnisse aus den drei von den Gemeinden nicht weiter verfolgten Projekten berücksichtigt.

Für die **Initialisierungsphase** – in der vor allem konzeptionelle Fragen im Vordergrund stehen – haben sich folgende Punkte als erfolgsversprechend herausgestellt:

- Explizite **Erwähnung und Einbettung des MONAMO-Projekts in die kommunalen Grundlagen** (idealerweise behördenverbindlich) zur Legitimation des Projekts und Rückgriff auf wichtige Ressourcen für die Umsetzung.
- **Offenheit bei der Entwicklung der Massnahmen:** Aufnahme von neuen Inputs für Massnahmen aus der Bevölkerung sowie von Fachexperten und Fachexpertinnen respektive möglichen Umsetzungspartnern und Umsetzungspartnerinnen.
- Aktive **Einbindung der Bevölkerung** in den Prozess
- **Positives Framing des Projektes:** Eine positive Geschichte/Vision steht im Vordergrund.
- Hohe Visibilität durch **umfassende Kommunikation:** z.B. Erstellung einer Website
- Iterative Auslegung der Konzeptentwicklung und **Durchführung von frühen Testphasen** von Massnahmen, wodurch die gewonnen Erfahrungen in die Konzeptarbeiten einfliessen können.
- Das Thema **Mobilität breit denken** und nicht auf verkehrsplanerische Fragen beschränken.

¹⁶ Interface (2023): Schlussbericht Zwischenevaluation Programm Modelle nachhaltiger Mobilität in Gemeinden (MONAMO Gemeinden).

- Den Gemeinden wird eine **frühe erste Testphase** empfohlen, um die Meinungen von Stakeholdern und der Bevölkerung in den Prozess integrieren zu können. Dadurch kann bereits in einem frühen Projektstadium die Realisierbarkeit von Projektideen abgeschätzt werden.

Für die **Umsetzungsphase** haben sich folgende Punkte als erfolgsversprechend herausgestellt:

- Übernahme der Projektleitung von einer (engagierten) Person mit ausreichend Zeitressourcen innerhalb der Verwaltung
- Aktive Nutzung von bestehenden Kontakten mit Akteur/innen ausserhalb der Verwaltung aktiv und Public-Private-Partnerships
- Unterstützung auf politischer Ebene
- Verknüpfung von intrinsisch motivierten internen und externen Partnern und der Begleitkommunikation von Projekterfolgen, die wiederum Partner, Verwaltung und Politik motivierten
- Allfällige Unterstützung durch ein externe Beratungsbüros bei personellen Engpässen. Externe Büros können im Projektvorhaben eine wichtige Rolle einnehmen. Ihre Funktion sollte allerdings nur beratend sein.
- Es sollte eine klare Rollenverteilung unter den Akteuren und Akteurinnen vorliegen.
- Gremien gefunden werden, die aus Sicht der Umsetzungspartner oder Umsetzungspartnerinnen (z.B. Mobilitätsanbieter) dem Zweck einer effizienten und effektiven Umsetzung dienen (anstatt abschreckend zu wirken).
- Das Programm «MONAMO» sollte als «Booster» verstanden werden, indem es als Gelegenheitsfenster genutzt wird, um bei Umsetzungspartner/innen bereits schlummernden Ideen zum Durchbruch respektive zu einer breiteren Ausrollung zu verhelfen.
- Ein breiter Mix von Massnahmen inklusive einer kommunikativen Begleitung des Gesamtprojekts sollte vorgesehen werden. Verschiedene, aufeinander abgestimmte Massnahmen stärken die Visibilität eines Projekts und ermöglichen eine breitere Wirksamkeit, indem unterschiedliche Zielgruppen adressiert werden.

5.3 Anhang 3: Modul-Steckbriefe

Thematisches Modul 1: Aktive & leichte Mobilität

Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf

Kurzbeschreibung

Die Stadt Burgdorf wurde 1995 nach einem mehrstufigen Verfahren als Fussgänger- und Velomodellstadt ausgewählt. Das Projekt wurde in zwei fünfjährige Phasen (1996-2001, 2002-2006) unterteilt. Die Ziele der ersten Phase waren die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen, die Verkehrssicherheit zu verbessern und den Treibstoffverbrauch im innerurbanen Verkehr zu senken. Massnahmen aus der ersten Phase waren die Schaffung von Begegnungszonen, ein Hauslieferdienst sowie eine bewachte Velostation. Weitere Projekte betrafen die Schulwegsicherheit, die Sicherheit im öffentlichen Raum, ein Fussgänger-Leitsystem, die Aktion «sportlich unterwegs in Burgdorf» und modellhafte Hauptstrassenquerungen. Die zweite Phase (2002–2006) baute auf den Massnahmen der ersten Phase auf und fokussierte sich auf die Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern und der Stärkung des Bewusstseins für umweltfreundlichere Verkehrsmittel. Insgesamt wurden 22 Projekte durchgeführt, die einerseits als Basis für Massnahmen in anderen Städten dienten und andererseits zu Anpassungen in der Gesetzgebung führten.

Evaluation

Mehrwerte & Erfolgsfaktoren	Schwierigkeiten & Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> - Schnelle Realisierung der Begegnungszone als Identifikationspunkt/Leuchtturmprojekt - Guter und zielorientierter Massnahmenmix sowie das Ausprobieren neuer Ansätze im Fussgänger- und Veloverkehr - Aktiver Einbezug des Gewerbes und des Detailhandels - Gute Informations- und Kommunikationspolitik 	<ul style="list-style-type: none"> - Grosse Unterschiede je nach Teilprojekt betreffend Projekttyp, Grösse und Ressourceneinsatz - Fehlende Rechtsgrundlagen - Anknüpfung der Anschlussprojekte an den Erfolg bereits implementierter Projekte - Konstanz personeller Ressourcen über langen Zeitraum - Regierungswechsel - Ausbaufähige Vernetzung mit Nachbargemeinden

Prozess	Kommunikation	Partizipation
<ul style="list-style-type: none"> - Effiziente Organisation zwischen den unterschiedlichen Verantwortungsgruppen - Geschäftsleitung als „Exekutive“ der Fussgänger- und Velomodellstadt. Sie übernahm die operative Führung des Projekts im Alltag und bereitete die Geschäfte im Hinblick auf die Projektkommissionssitzungen vor - Projektkommission als „Legislative“ verantwortlich für strategische Ausrichtung der Geschäfte. Sie entschied über Einsatz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel 	<ul style="list-style-type: none"> - Gezielte Kommunikation nach innen, als auch nach aussen (Bevölkerung von Stadt und Region Burgdorf, interessierte Fachkreise, allgemeine Öffentlichkeit) - Nutzung folgender Kommunikationselemente: halbjährliches Mitteilungsblatt, eigene Website, Medienorientierungen, Aktionstage, Mobilitäts-Apéros 	<ul style="list-style-type: none"> - Enge Zusammenarbeit mit Gewerbe, Detailhandel, Vereinen und Bevölkerung - Projektspezifische Informationsanlässe, öffentliche Mitwirkungen und Workshops

Hintergrundinformationen zur Gemeinde

Name: Burgdorf
Anzahl Einwohnende: 14'410 (1996), 14'856 (2006), 17'083 (2023)
Kontaktperson/Stelle: Stadt Burgdorf, Baudirektion, Lyssachstrasse 92, Postfach 1540, 3401 Burgdorf
Beteiligte Stellen/ Abteilungen und ihre Rollen: Burgdorfer Gewerbe und Industrie, Einwohnergemeinde Burgdorf, Kanton Bern, Nationale Verkehrsverbände wie EnergieSchweiz für Gemeinden, IG Velo Schweiz und TCS, Bundesamt für Energie (BFE)

Fakten zum Projekt

Jahr/Dauer der Umsetzung: 1996–2006
Projektstand: abgeschlossen
Auslöser: Energiesparprogramm des Bundes „Energie 2000“ (heute EnergieSchweiz)
Kosten: 1.9 Mio. CHF
Förderung: Förderung durch Bundesamt für Energiewirtschaft (BEW, heute BFE)

Links

https://www.infras.ch/media/filer_public/7f/10/7f10d2f8-4769-46fe-a51c-056cd967c5f0/b7106a-04c_eval_fuvemo_schlussbericht.pdf
<https://www.burgdorf.ch/wAssets/docs/Baudirektion/Verkehr/FuVeMo-Abschlussbericht.pdf>
<https://www.burgdorf.ch/de/stadtportraet/verkehr/langsamverkehr.php>

Thematisches Modul 1: Aktive & leichte Mobilität

Regio Frauenfeld: «Mein Weg – unser Netz»

Kurzbeschreibung

Attraktive Fusswegnetze tragen viel zur Lebensqualität bei, beispielsweise durch die Bewegungsförderung im Alltag, die Identifikation mit dem Freiraum sowie die Vernetzung verschiedener Ortsteile und öffentlicher Einrichtungen. Die Stadt Frauenfeld sowie die Gemeinden Gachnang, Matzingen und Neunforn setzen sich deshalb für ein eigenständiges und attraktives Fusswegnetz ein. Anhand eines Quartiers in Frauenfeld und den Partnergemeinden wurde aufgezeigt, wie Fusswege systematisch erfasst und attraktiver gemacht werden können. Die Partizipation der Bevölkerung stand dabei im Zentrum. Anhand einer iterativen Vorgehensweise wurden die Ergebnisse aus Begehungen, Workshops und Mitwirkungsveranstaltungen fortlaufend in die weiterführende Planung und Erfassung von Hindernissen, Schwachstellen, schwierigen Querungsstellen und fehlenden Fusswegverbindungen aufgenommen. Im Anschluss an die partizipativen Prozesse fand eine Begehung mit Fussverkehr Schweiz statt. In den Abschlussberichten wurden Empfehlungen formuliert und einfache Quick-wins ebenso wie mittel- und langfristige Massnahmen vorgeschlagen.

Evaluation

Mehrwerte & Erfolgsfaktoren	Schwierigkeiten & Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> - Kontinuierliche interne und externe Kommunikation - Breit angelegter partizipativer Prozess - Hohes Interesse und Engagement der Schulen, aufgrund geringer Schulwegsicherheit sowie von Altersverantwortlichen, Sportverbänden, weiteren Gruppierungen und Anspruchsgruppen, insbesondere der Gesundheitsförderung - Installation eines kantonalen Soundingboards 	<ul style="list-style-type: none"> - Erfolgsgrad der partizipativen Methoden je nach Gemeinde - Finden eines geeigneten Formats für die Ergebnisaufbereitung des Gesamtprojekts - Komplexe und langwierige Umsetzung planerischer Massnahmen aufgrund kantonalen Rechtssetzung und unterschiedlicher Zuständigkeiten

Prozess	Kommunikation	Partizipation
<ul style="list-style-type: none"> - Zieldefinition gemeinsam mit Gemeinderat und Projektleitung - Akteursanalyse aller Schlüsselpersonen und Anspruchsgruppen - Workshops mit Schlüsselpersonen und Sammlung erster Ergebnisse - Erarbeitung eines individuellen Erhebungskonzeptes und methodischen Vorgehens - Planung und Erhebung von Partizipationsprozessen in den Gemeinden - Auswertung der Ergebnisse - Formulierung von Empfehlungen zur Umsetzung 	<ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Kickoff-Veranstaltungen zu Beginn des Projekts - Website von Regio Frauenfeld und den beteiligten Gemeinden informiert regelmässig über Projektstand - Nutzung der Kommunikationskanäle von Regio Frauenfeld (z.B. Erfahrungsaustausch, Vorstandssitzungen und Delegiertenversammlung) - Nutzung der Kommunikationskanäle von Fussverkehr Schweiz 	<ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Kickoff-Workshops - Durchführung gemeinde-/quartierspezifischer Partizipationsveranstaltungen: Gruppenformate mit «Erzählstationen», Spaziergänge mit unterschiedlichen Anspruchsgruppen, World Cafés, Pop-up-Büros, Krizzelboxen, digitale Beteiligungen, Workshops und Begehungen mit Schulkindern. - Abschlussveranstaltung mit Präsentation der Berichte, Quick-wins sowie der mittel- und längerfristigen Massnahmen

Hintergrundinformationen zu den Gemeinden

Name: Frauenfeld, Gachnang, Matzingen und Neunforn
Anzahl Einwohnende: Frauenfeld: 26'093, Gachnang: 4'564, Matzingen: 3'112, Neunforn: 1'088
Kontaktperson/Stelle: Sabina Ruff, Stadt Frauenfeld, Amt für Kommunikation und Wirtschaftsförderung, Abteilung Sozialraum, sabina.ruff@stadtfrauenfeld.ch, Tel.: 052 724 52 40
Beteiligte Stellen: Regio Frauenfeld, Stadt Frauenfeld, Fussverkehr Schweiz

Fakten zum Projekt

Jahr/Dauer der Umsetzung: 2020–2024
Projektstand: abgeschlossen
Auslöser: Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020–2024
Kosten: 240'000 CHF
Förderung: -

Links

<https://www.regiofrauenfeld.ch/modellvorhaben/>
https://www.regiofrauenfeld.ch/fileadmin/user_upload/221124_Zwischenstand_Modellvorhaben-Mein-Weg-UnserNetz.pdf
<https://fussverkehr.ch/meinweg/>
<https://www.ara.admin.ch/dam/ara/de/dokumente/raumplanung/dokumente/modellvorhaben/Poster/regiofrauenfeld.pdf.download.pdf/4-1-meinweg-unser-netz-partizipative-erhebung-in-der-regio-frauenfeld.pdf>

Thematisches Modul 2: Geteilte Mobilität und Mobilitätshubs

Sharehausen

Kurzbeschreibung

Die Stadt Schaffhausen sammelte in einem mehrstufigen Prozess Erfahrung im Bereich der geteilten Mobilität. Es wurde ein standort- und bedarfsorientiertes Konzept für Sharing-Angebote entwickelt, welches explizit unterschiedliche Nutzergruppen anspricht. Im Herbst 2022 wurden im Rahmen eines Ideenwettbewerbs drei Sharing-Angebote für einen Testbetrieb ausgewählt: TIER – «Testbetrieb mit E-Trotti und E-Bikes», smargo – «Shared Micro Cargo» sowie Mobility – «Carsharing für alle». Seit Sommer 2023 können diese im Stadtverkehr genutzt werden. Ein kostenloses Jahresabo bei Mobility schafft Alternativen zum privaten PKW, insbesondere für die autofahrenden Bewohnenden. Der Betreiber smargo schafft für zwei Jahre CO2-freie Transportlösungen für das Gewerbe und private Haushalte. In Kombination mit und als Ergänzung zum ÖV, wurden 200 E-Trottinets und 20 E-Bikes an ca. 70 Standorten für die Schaffhauser Bevölkerung zur Verfügung gestellt.

Evaluation

Mehrwerte & Erfolgsfaktoren	Schwierigkeiten & Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> - Durchführung einer Potenzialstudie zur Abschätzung der Standorte mit grossem Nutzungspotenzial - Partizipativer Ansatz zur Sensibilisierung der Bevölkerung für geteilte Mobilität - Adressierung unterschiedlicher Zielgruppen durch drei verschiedene Angebote geteilter Mobilität - Durchführung eines zeitlich beschränkten Testbetriebs vor dauerhafter Implementierung - Aktive Rolle der Stadt Schaffhausen als Ermöglicherin, Vermittlerin und Koordinatorin 	<ul style="list-style-type: none"> - Das bestehende Sharing-Angebot ist im Vergleich zum öffentlichen Verkehr tendenziell zu teuer und somit nicht konkurrenzfähig - Formulierung eines anspruchgruppenorientierten Ideenwettbewerbes - Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung nach der Lancierungsphase - Verlagerungswirkung vom Privatauto auf geteilte Mobilität ist schwierig zu messen und nachzuweisen. - Vorurteile aufgrund schlechter Erfahrungen mit eTrottinettes in anderen Städten - Management vieler unterschiedlicher Stakeholder

Prozess	Kommunikation	Partizipation
<ul style="list-style-type: none"> - Verbindung konzeptioneller Elemente mit der praktischen Umsetzung eines Pilotprojekts - Unterteilung des Prozesses in vier Arbeitspakete: Grundlagenanalyse, Entwicklung eines Sharing-Konzepts, Entwicklung und Pilotierung von Prototypen sowie Evaluation des Piloten aus Sicht der Nutzenden und Anbietenden - Abstimmung innerhalb der verschiedenen Abteilungen der Stadtverwaltung und mit öffentlichen Institutionen 	<ul style="list-style-type: none"> - Durchführung der Kommunikationskampagne «Sharehausen» für das Pilotprojekt zur Sensibilisierung der Bewohnenden - Projekt-Website - Dialog mit der Bevölkerung anhand von Standaktionen und verschiedenen Veranstaltungen - Einrichtung einer Ansprechstelle bei der Stadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Bedürfnisermittlung der Bevölkerung an Schaffhauser Digitaltagen 2022 und durch Umfragen - Bevölkerung konnte Ideen und Angebote für geteilte Mobilität bei Ideenwettbewerb einbringen - Stakeholder-Interviews - Infoveranstaltungen zur Vorstellung der Angebote und vor dem Start des Testbetriebs

Hintergrundinformationen zur Gemeinde

Name: Schaffhausen
Anzahl Einwohnende: 37'413
Kontaktperson/Stelle: Ramon Göldi, Stadt Schaffhausen, Programmleiter Smart City, ramon.goeldi@stsh.ch, Tel.: 052 632 69 35
Beteiligte Stellen/Abteilungen: Verkehrsbetriebe Schaffhausen, Stadtplanung Stadt Schaffhausen, Tiefbau Stadt und Kanton Schaffhausen, Quartierentwicklung Stadt Schaffhausen, Stadtpolizei Schaffhausen, Verein Swiss Transit Lab, Mobilitätsakademie des TCS Sektion Schaffhausen (smargo)

Fakten zum Projekt

Jahr/Dauer der Umsetzung: 2022–...
Projektstand: laufend
Auslöser: Smart-City-Strategie, politischer Auftrag war, mehr Angebote für geteilte Mobilität zu schaffen
Kosten: 260'000 CHF
Förderung: «Front Runner»-Programm von Energie Schweiz

Links

<https://sharehausen.ch/wp-content/uploads/2023/06/20230613-MM-Lancierung-Sharehausen-final.pdf>
<https://sharehausen.ch/home/>
<https://www.local-energy.swiss/beispiele/projekt/Projekte/2024/komo-schaffhausen-sharehausen-klima-schonen.html#/>

Thematisches Modul 2: Geteilte Mobilität und Mobilitätshubs

«MONAMO 1.0» Wil

Kurzbeschrieb

Seit 2020 ist die Stadt Wil auf dem Weg zur «Modellstadt für nachhaltige Mobilität» und Vorbild für andere Städte und Gemeinden. Wil erarbeitete ein «Detailkonzept, welches im Rahmen der ersten «MONAMO 1.0»-Förderung von EnergieSchweiz unterstützt wird. Wil setzte insbesondere auf Partizipation, Kommunikation und Public Private Partnerships sowie den Slogan «aktiv. smart. geteilt.». Innerhalb von vier entwickelten Handlungsfeldern wurden 1610 Massnahmen angedacht und zum grössten Teil in der bisherigen Projektphase umgesetzt. Im Bereich der geteilten Mobilität (Handlungsfeld «Shared Mobility») wurde zum Beispiel die Massnahme «Wil teilt» (Mobility für alle) umgesetzt. Diese beinhaltete ein kostenloses Mobility-Abo für die Wiler Bevölkerung. Ausserdem wurden verschiedene Programme zur Förderung von Cargo und E-Cargo-Bikes eingeführt. Zudem setzte Wil Massnahmen in den Handlungsfeldern der aktiven Mobilität, E-Mobilität und City Logistik, um. So gibt es beispielsweise den SALÜ- Bus: Ein elektrisch betriebener On-Demand- Bus mit virtuellen Haltestellen, welcher über die dazugehörige App buchbar ist und das Abendtaxi ersetzt.

Evaluation

Mehrwerte & Erfolgsfaktoren

- Verknüpfung von intrinsisch motivierten internen und externen Partnern.
- Kommunikation von Projekterfolgen
- Verfügbare finanzielle Mittel wie die Förderung durch EnergieSchweiz sowie dem Ökologiefond der Technischen Betriebe Wil
- Stärkung der Visibilität durch umfassende Kommunikation und Erstellung einer eigenen Projektwebsite
- Engagierte Projektleitung innerhalb der Verwaltung

Schwierigkeiten & Herausforderungen

- Mangelnde personelle Ressourcen

Prozess

- Einbettung in diverse Grundlagen und Prozesse der Stadt Wil (z.B. energiepolitische Ziele und das kommunale Klimaprogramm)
- Erarbeitung von Stossrichtungen und Leitlinien für das Massnahmenpaket mittels partizipativen und kooperativen Prozessen
- Austesten und Umsetzen erster Massnahmen durch Testphase «MONAMO 1.0Lab» in einem „Feldlabor“

Kommunikation

- Erstellung der projekteigenen Website «spielenergie.ch»
- Externe Kommunikationsberatung
- Informationsveranstaltung «MONAMO 1.0 Flash»
- Vorträge zu «MONAMO 1.0» Wil
- Nutzung der stadt-eigenen Kommunikationsressourcen

Partizipation

- Partizipativer Prozess mit der Bevölkerung und Stakeholdern
- Veranstaltungen mit der Bevölkerung und Veranstaltungen mit Fachexpertinnen und Fachexperten aus Verwaltung, Wirtschaft, Politik und Gesellschaft.
- Workshop mit Testbetrieb des Velolieferdienst
- Online-Befragung

Hintergrundinformationen zur Gemeinde

Name: Wil

Anzahl Einwohnende: 24'541

Kontaktperson/Stelle: Fachstelle Energie, energieberatung@stadtwil.ch, Tel.: 071 913 00 00 / 071 913 00 03

Beteiligte Stellen: Fachstelle Energie, Unterstützung durch externe Beratungsunternehmen, diverse Umsetzungspartner:innen (z.B. Technische Betriebe Wil, Bus Ostschweiz, etc) , politische Abstützung im Stadtrat und Parlament

Fakten zum Projekt

Jahr/Dauer der Umsetzung: 2021–2025

Projektstand: laufend

Auslöser: «MONAMO 1.0» und verschiedene kommunale Konzepte und Strategien, wie kommunaler Klimaschutz und Smart City Rahmenstrategie

Kosten: k.A.

Förderung: Programm «MONAMO 1.0» von EnergieSchweiz, Finanzielle Ressourcen: Ökologiefonds der Technischen Betriebe Wil , Energiestadt Wil

Links

https://www.stadtwil.ch/_docn/2893147/MONAMO-Wil_Grobkonzept-Gesamtvorhaben_def-korr.pdf
<https://pubdb.bfe.admin.ch/de/publication/download/11496>
<https://www.spielenergie.ch/>
<https://www.spielenergie.ch/smartmobilitycard>
https://www.local-energy.swiss/programme/mobilitaet/monamo/monamo-wil.html#
<https://www.stadtwil.ch/aktuellesinformationen/2056888>

Thematisches Modul 3: 15-Minuten-Orte

Mini.Stadt Strategie Lichtensteig

Kurzbeschreibung

Lichtensteig formuliert in ihrer Strategie «Mini.Stadt 2025» ihre zukünftige Entwicklung. Dabei wird auf den bereits vorhandenen Stärken und Potenzialen aufgebaut, etwa der historischen Altstadt, dem kulturellen Angebot sowie der übersichtlichen und kompakten Siedlungsstruktur. Im Rahmen der Strategie «Mini.Stadt 2025» wurden basierend auf einem gross angelegten partizipativen Prozess übergeordnete Ziele sowie die Vision Lichtensteig formuliert. Seither wurden über 30 Projekte in den Bereichen Kultur, Gesellschaft und Wirtschaft umgesetzt. Nutzungskonzepte für leere Flächen und Areale wurden entwickelt und diverse Umnutzungen realisiert. Beispiele sind die Umnutzung des Rathauses als Kulturstätte, des alten Feuerwehrdepots als Verkaufsfläche oder des früheren Postgebäudes als Co-Working Space. Die ehemalige Fein-Elast-Fabrik ist heute ein Ort für Kultur mit Ateliers, Gewerbe und künftig auch mit Wohnraum. Ebenfalls wurden alternative und nachhaltige Mobilitätsangebote geprüft, z.B. der Verleih von E-Bikes und E-Scootern. Für die kreative Umsetzung erhielt Lichtensteig 2023 den Wakkerpreis. Für die nächsten 10 Jahre sind weitere Massnahmen mit unterschiedlichen Themengebieten, Schwerpunkten und Absichten geplant.

Evaluation

Mehrwerte & Erfolgsfaktoren		Schwierigkeiten & Herausforderungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Lange und aktive Vorlaufzeit - Hohe Akzeptanz der Strategie basierend auf der hohen Bevölkerungsbeteiligung - Eingebettet in die Neupositionierung von Lichtensteig 		<ul style="list-style-type: none"> - Arbeitsintensiv: viele personelle Ressourcen nötig - Abhängigkeit von Schlüsselpersonen im Projekt - Breiter Fokus - Viel Freiwilligenarbeit notwendig 	
Prozess	Kommunikation	Partizipation	
<ul style="list-style-type: none"> - Mini.Stadt (2013–2025): Der Gemeinderat (Exekutive) initiierte einen breit angelegten Beteiligungsprozess mit diversen Zukunftskonferenzen. Auf Wunsch der Bevölkerung wurde kein Leitbild erarbeitet, sondern konkrete Massnahmen umgesetzt. Es folgten weitere Prozesse und Workshops - Räumliche Vision und Strategie 2050 (2015–2025): Erarbeitung einer räumlichen Vision und Strategie - Einbindung in das regionale räumliche Tourismusentwicklungskonzept (rTEK) Toggenburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Monatlicher Newsletter - Amtliche Informationen werden in einem monatlichen, physischen Mitteilungsblatt per Post an alle Haushalte gesendet. Weiter gibt es Anschlagkästen und den Geschäftsbericht - Zusätzlich wurden digitale Kanäle wie Facebook und Instagram genutzt sowie eine Projektwebsite erstellt 	<ul style="list-style-type: none"> - Verschiedene Fachhochschulprojekte - Bevölkerungsumfrage - Beteiligungsprozesse, z.B. Zukunftskonferenzen, World Cafés, Workshops und weitere Bevölkerungsveranstaltungen - Strategieentwicklung 	

Hintergrundinformationen zur Gemeinde

Name: Lichtensteig
Anzahl Einwohnende: 2040
Kontaktperson/Stelle: Mathias Müller, Hauptgasse 8, 9620 Lichtensteig, mathias.mueller@lichtensteig.sg.ch, Tel.: 058 228 23 99
Beteiligte Stellen/Abteilungen: Abteilungen der Gemeinde Lichtensteig unterstützt durch ein privates Beratungsbüro

Fakten zum Projekt

Jahr/Dauer der Umsetzung: 2013–2025
Projektstand: laufend
Auslöser: sinkende Gemeindeeinnahmen, Rückgang Einwohnerzahlen sowie Überalterung, mögliche Auszonungen, mögliche Kostensteigerung in der Sozialhilfe oder im Bildungswesen, Erhöhung Standortwettbewerb, vorhandener Investitionsbedarf, Wegfall von Nutzungen
Kosten: 50'000 CHF
Förderung: -

Links

https://www.lichtensteig.ch/_doc/4758727#~:~:text=Strategie%202025,urbanen%20Lebensstil%20im%20im%20C3%A4ndlichen%20Umfeld
https://www.lichtensteig.ch/_docn/3140720/Vision_und_Strategie_2050.pdf
<https://www.lichtensteig.ch/publikationen/110846>
<https://www.lichtensteig.ch/ministadt2025>
<https://www.lichtensteig.ch/aktuellesinformationen/1981291>
<https://www.lichtensteig.ch/aktuellesinformationen/1858954>
<https://wakkerpreis2023.ch>
https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Wakkerpreis_2023_fuer_die_Schweizer_Kleinstadt_Lichtensteig_8125926.html

Thematisches Modul 4: Urbane Logistik und Gewerbeverkehr

Project Nano-Hub Genf

Kurzbeschreibung

Das Projekt umfasst die Entwicklung, den Bau und die Pilotinstallation von drei autonomen Nano-Hubs in einem urbanen Umfeld. Ihr Ziel ist es, ein Just-in-Time-Warenmanagement zu ermöglichen, welches den Umstieg von Lastwagen auf Lastenfahräder erleichtert. Durch die Nano-Hubs kann das Umpacken von palettierten Paketen und Waren vermieden werden. Ausserdem tragen die Nano-Hubs zur Verminderung von Stau bei, indem sie ausserhalb der Hauptverkehrszeiten beliefert und die LKWs aus den Zentren herausgehalten werden können. Der letzte Kilometer des Pakets oder der Ware wird anschliessend per Lastenfahrrad zurückgelegt. Rücksendungen und Rückwärtslogistik werden auf die gleiche Weise organisiert. Die Nano-Hubs wurden 2023 für ein Jahr in Partnerschaft mit mehreren öffentlichen und privaten Akteuren aus der Region getestet. Das Projekt richtet sich insbesondere an diverse Akteure wie beispielsweise Vertriebsunternehmen, Großhändler und Transporteure. Die Nano-Hubs wurden von OVO Logistique Urbaine entwickelt. Sie betreiben die Hubs und verwalten den Zugang und die Reservierungen.

Evaluation

Mehrwerte & Erfolgsfaktoren	Schwierigkeiten & Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> - Zunahme der Attraktivität der Strassenräume durch Abwesenheit von Zubringerverkehr - Die Anzahl des Hubs kann an die sich ändernden Bedürfnisse des Zielgebiets angepasst werden - Nano-Hubs können auch temporär eingesetzt werden, z.B. während einer Baustelle - Geeignete Standortwahl - Keine Baugenehmigung erforderlich, energieautark 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemischtes, öffentlich-privates Geschäftsmodell - Fehlende finanzielle Anreize zum Ausprobieren und Testen, insbesondere von privaten Akteuren - Fehlende Gesetzgebung im Bereich Logistik in Bezug auf Finanzierung - Zurückhaltung von Logistikunternehmen, da Unsicherheiten betreffend Zukunft - Beschädigung und Vandalismus an Infrastruktur

Prozess	Kommunikation	Partizipation
<ul style="list-style-type: none"> - Machbarkeitsuntersuchung & Vorstudie zu den Logistikströmen, Identifizierung der in das Viertel ein- und ausgehenden Ströme - Austausch und Diskussion mit Gemeinden, welche von einem Nano-Hub profitieren würden, Identifizierung von möglichen Standorten für Nano-Hubs - Testphase mit Datenerhebung mit einem PoC (Proof of Concept) - Budgetierung und Angebot eines dauerhaften Dienstes - Implementierung von Multi-Akteur-Nano-Hubs - Monitoring von CO2-Reduktion und weiteren Auswirkungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Direkte Anfrage von grösseren Logistikunternehmen: Business to business - Lokales und deutschschweizerisches Fernsehen berichteten sowie Radio und Videoproduktionen 	<ul style="list-style-type: none"> - Qualitative Umfrage bei Logistikunternehmen zum Interesse an Nano-Hubs - Qualitative Umfrage bei den Unternehmen, welche beliefert werden - Qualitative Umfrage auf der Strasse zur Akzeptanz der neuartigen Infrastruktur

Hintergrundinformationen zu den Gemeinden

Name: Meyrin, Grand-Saconnex, Carouge
Anzahl Einwohnende: Meyrin: 26'517, Grand-Saconnex: 12'607, Carouge: 22'164
Kontaktperson/Stelle: Olivier Starkenmann, Co-founder OVO Logistique Urbaine | Urban Logistics, olivier@ovo.earth, Tel.: 022 552 30 68
Beteiligte Stellen/Abteilungen: OVO Logistique Urbaine, kantonales Amt für Verkehr Kanton Genf, Carouge, Grand-Saconnex, Meyrin, SIG Eco21 Programm

Fakten zum Projekt

Jahr/Dauer der Umsetzung: 2022–2023
Projektstand: abgeschlossen
Auslöser: Eigeninitiative OVO Logistique Urbaine
Kosten: Gesamtprojekt: 152'000 CHF, per Nano-Hub: 15'000 CHF
Förderung: EnergieSchweiz Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO)

Links

<https://ovo.earth/en/project-nano-hub/>

Thematisches Modul 4: Urbane Logistik und Gewerbeverkehr

«Mir sattlä um!» E-Cargo-Bikes im Berner Wirtschaftsverkehr

Kurzbeschreibung

Im Rahmen des Pilotprojekts «Mir sattlä um!» haben Berner KMUs aus unterschiedlichen Branchen in zwei Pilotversuchen den Einsatz von E-Cargobikes (Lastenvelos mit elektronischer Tretunterstützung) getestet. Das Ziel war, die Potenzialen von Lastenrädern im Berner Wirtschaftsverkehr zu ermitteln. Abgeklärt wurde, ob die Lastenvelos eine Alternative zum Auto darstellen und somit Substitutionspotenzial aufweisen, wie die Popularität von E-Cargobikes erhöht werden kann und ob sich die Logistikprozesse der beteiligten KMUs durch den Pilotversuch verändert haben. In der sechsmonatigen Testphase im Sommer und Herbst 2016 konnte aufgezeigt werden, dass die E-Cargobikes eine echte Alternative zu Firmenwagen boten und rege genutzt wurden. Aufgrund der kurzen Projektlaufzeit und der fehlenden Nutzungserfahrung im Winter wurde 2017 eine zweite zwölfmonatige Pilotphase durchgeführt. Das Projekt «Mir sattlä um!» wurde von der Fachstelle Mobilitätsberatung im Amt für Umweltschutz der Stadt Bern initiiert und mit Unterstützung der Mobilitätsakademie AG des TCS umgesetzt.

Evaluation

Mehrwerte & Erfolgsfaktoren

- Die Testphase war sehr aufschlussreich
- Das Angebot von verschiedenen Modellen von Cargobikes hat sich bewährt
- Die grössten Potenziale liegen in Branchen mit lokal ausgerichtetem Lieferverkehr und kleinteiligen Gütern
- Mehrheitliche Übernahme der E-Cargobikes nach der Testphase durch die KMUs

Schwierigkeiten & Herausforderungen

- Aufgrund kurzer Projektlaufzeit konnten kaum nennenswerte Anpassungen der Logistikprozesse verzeichnet werden
- Hoher Fahrtenerfassungsaufwand bei der ersten Durchführung

Prozess

- Aufruf über verschiedene Kanäle, gerichtet an in Bern ansässige KMUs zur Projektteilnahme
- Auswahl motivierter Betriebe
- Durchführung der Testphase
- Auswertung Testbetrieb bezüglich Substitutionspotenzialen, hemmenden Faktoren für den Lastenrad-Einsatz und Geschäftsmodellen

Kommunikation

- Öffentliche Lancierung von «Wir sattlä um!» mit dem Gemeinderat der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie, den teilnehmenden KMUs und lokalen Medien
- Kommunikation über die Websites der Stadt Bern und Energiestadt

Partizipation

- Keine Partizipation der Bevölkerung
- Partizipation mit den teilnehmenden KMUs bezüglich Modellwahl der E-Cargobikes

Hintergrundinformationen zur Gemeinde

Name: Bern

Anzahl Einwohnende: 145'873

Kontaktperson/Stelle: Peter Schild, Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz der Stadt Bern, peter.schild@bern.ch, Tel.: 031 321 63 19

Beteiligte Stellen/Abteilungen: Fachstelle Mobilitätsberatung des Amtes für Umweltschutz Stadt Bern, carvelo, Schweizer Lastenrad-Initiative der Mobilitätsakademie des TCS und Förderfonds Engagement Migros

Fakten zum Projekt

Jahr/Dauer der Umsetzung: 2016–2018

Projektstand: beendet

Auslöser: Aufruf der Fachstelle Mobilitätsberatung des Amtes für Umweltschutz der Stadt Bern für den Test von E-Cargobikes im urbanen Wirtschaftsverkehr im Bereich Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Kosten: 100'000 CHF

Förderung: -

Links

https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/mir-sattlae-um-ecargo-bikes-im-berner-wirtschaftsverkehr

https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/mir-sattlae-um-positive-bilanz-zum-einsatz-von-ecargobikes?search-term=Mir+sattl%C3%A4+um

<https://mobilsalon.ch/review/>

<https://www.bern.ch/velohauptstadt/foerdermassnahmen/cargovelos/dateien/mir-sattlae-um-resultate-der-begleitforschung.pdf>

<https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitaetsberatung/projekte-und-berichte/schlussbericht/msu-2017-18-abschlussbericht-final.pdf/download>

Thematisches Modul 5: Elektromobilität

Roadmap Dekarbonisierung Fahrzeugflotte Köniz

Kurzbeschreibung

Im Zuge der Beschaffung von neuen Kehrlichfahrzeugen sowie der kommunalen Klima- und Energiestrategie, stellte sich die Gemeinde Köniz die Frage nach dem zukünftigen Antrieb der Fahrzeuge. Die Beschaffungsstrategie wurde in Form einer Roadmap ausgearbeitet. Die Analyse beinhaltet unter anderem den Vergleich von verschiedenen Antriebstechnologien für diverse Fahrzeugtypen. Dabei wurde die technische Machbarkeit, die Entwicklung von Technologien, Kosten, Ökobilanzen und Markttrends bewertet. Basierend auf dieser Analyse ist es für die Gemeinde Köniz nun möglich, die passende Antriebstechnologie in einem bestimmten Zeithorizont zu wählen. Bis 2035 soll der kommunale Fuhrpark dekarbonisiert werden.

Evaluation

Mehrwerte & Erfolgsfaktoren

- Die Roadmap bietet ein nützliches Planungsinstrument: Nutzende können sich frühzeitig auf den Wechsel vorbereiten und erhalten Planungssicherheit
- Einbettung des Projekts in verwandte Prozesse, wie die Netto-Null-Strategie, Verankerung in der kommunalen Klima- und Energiestrategie sowie in das heute verbindliche Klimaschutzreglement der Gemeinde Köniz
- „Stranded Investments“ können minimiert werden und die Ladeinfrastruktur erhielt ein Preisschild

Schwierigkeiten & Herausforderungen

- Aufwand für directionsübergreifende Zusammenarbeit
- Vermittlung von externen Wissen

Prozess

- Gründung einer kleinen Arbeitsgruppe mit Auftraggeberschaft (Fachstelle Umwelt und Energie), Beschaffenden (Dienstzweig Unterhalt) und dem Dienstzweig Abfall und Deponie.
- Erarbeitung der Roadmap im Austausch mit der Arbeitsgruppe durch mehrere gemeinsame Besprechungen und Begehungen

Kommunikation

- Die Roadmap wird als internes Papier gehandhabt
- Veröffentlichung der Roadmap zusammen mit dem dazugehörigen Parlamentsantrag

Partizipation

- Die Partizipation wurde mit der gemeindeinternen Arbeitsgruppe sichergestellt. Da es sich um ein Konzept der gemeindeeigenen Fahrzeugflotte handelte, wurde die Bevölkerung nicht miteinbezogen

Hintergrundinformationen zur Gemeinde

Name: Köniz

Anzahl Einwohnende: 42'409

Kontaktperson/Stelle: Adrian Stämpfli, Fachstelle Umwelt und Energie, adrian.staempfli@koeniz.ch, Tel.: 031 970 92 09

Beteiligte Stellen/Abteilungen: Gemeinde Köniz, privates Planungsbüro

Fakten zum Projekt

Jahr/Dauer der Umsetzung: 2022–2023

Projektstand: abgeschlossen

Auslöser: Anschaffung neuer Fahrzeuge

Kosten: 50'300 CHF

Förderung: EnergieSchweiz

Links

BFE (2024): Leitfaden E-Mobilitaet

<https://www.ebp.ch/de/projekte/roadmap-dekarbonisierung-der-kommunalen-fahrzeugflotte>

Thematisches Modul 5: Elektromobilität

eMobility-Konzept Verein Birsstadt

Kurzbeschreibung

Der Verein Birsstadt besteht aus den zehn Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Grellingen, Muttenz, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach. Zusammen unterstützen sie den Ausbau der Elektromobilität. 2017 gab der Verein ein Ladeinfrastrukturkonzept in Auftrag, um die Anzahl und Art möglicher Standorte von Ladestationen zu ermitteln. Als Resultat wurden geeignete öffentliche Parkplätze in den Gemeinden identifiziert. Das Konzept beinhaltete ebenfalls klare Vorgaben für E-Ladeinfrastrukturanbietende, damit die Nutzungsbedingungen (Abrechnung, Mitgliedschaft, Roaming etc.) vereinheitlicht werden. Für die öffentliche Ausschreibung wurden einheitliche Rahmenbedingungen formuliert. Ab 2021 erfolgte die Installation der Ladeinfrastruktur. Die Gemeinden selbst definieren somit nur die Rahmenbedingungen und stellen die nötigen Parkplätze zur Verfügung. Daher übernimmt der Betreiber die Kosten für Erstellung und Betrieb der Ladestationen sowie die Stromzuführung zu den Ladestationen.

Evaluation

Mehrwerte & Erfolgsfaktoren	Schwierigkeiten & Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> - Flächendeckende und abgestimmte Angebote der Ladeinfrastruktur - Einfaches Zahlungssystem in der Region - Einheitliche Markierung der Parkplätze - Nutzen von Synergien bei der Ausschreibung - Einsparung von Kosten- und Personalressourcen - Preiswerte Angebote durch gesamtheitliche Betrachtung der Ladestation - Über die Gemeindegrenze hinaus denken 	<ul style="list-style-type: none"> - Mehraufwand für Führungspersonen - Gemeindegenspezifische Realisation bei baulich und technisch komplexen Projekten - Finden eines gemeinsamen Nenners - Längerer Zeithorizont bei Projektplanung

Prozess	Kommunikation	Partizipation
<ul style="list-style-type: none"> - Aufbau des Vereins und Bildung von vier beständigen Arbeitsgruppen: AG Birsspark Landschaft, AG Raumplanung, AG Energie-Region, AG Soziales - Jährliche Rotation des Präsidiums zwischen den Gemeinden - Gemeinsame Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen - Gemeinsame Auswertung sowie gemeinsamer Vertragsentwurf - Ausschreibung erfolgt separat pro Gemeinde, aber zeitgleich und anhand einheitlicher Ausschreibungsunterlagen 	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis auf anstehende Veranstaltungen auf Website, regelmässige Information über Wochenblätter und Tageszeitung - Online abonnierbarer Newsletter 	<ul style="list-style-type: none"> - Keine partizipativen Anlässe

Hintergrundinformationen zur Gemeinde

Name: Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Grellingen, Muttenz, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach
Anzahl Einwohnende: Aesch: 10'607, Arlesheim: 9'270, Birsfelden: 10'264, Dornach: 6'795, Duggingen: 1'598, Grellingen: 1'926, Muttenz: 17'917, Münchenstein: 12'102, Pfeffingen: 2'400 und Reinach: 19'667; Total: 92'546
Kontaktperson/Stelle: Christoph Tóth, Energiestadt-Berater, TOTH Umwelt+Energie, Tel.: 076 217 48 01, ue-toth.@ctoth.ch
Beteiligte Stellen/Abteilungen: AG Energie-Region Birsstadt

Fakten zum Projekt

Jahr/Dauer der Umsetzung: 2017–2021
Projektstand: beendet
Auslöser: Gesetzte 2000-Watt-Ziele, basierend auf Konzept «Nachhaltige Mobilität», neu «Aktionsplan Mobilität»
Kosten: 50'000 CHF
Förderung: Fachtreffen Ladeinfrastruktur

Links

<https://www.local-energy.swiss/beispiele/projekt/Projekte/2022/Birsstadt-Ladeinfrastruktur.html#/>
<https://birsstadt.swiss/projekte/energie/>
https://assets.ctfassets.net/emo97mf8tqov/4FY1N0VpbVbe9iLDSuXcE/385808b941d63f9df632a4bdee52e25d/2022-03-31_Infotreffen_Gemeinden_und_St_dte_Pr_sentation.pdf