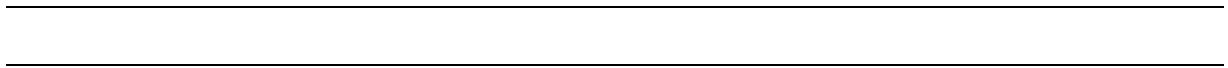


Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO

Ausschreibung – Schwerpunkt „Multimodale Drehscheiben - für eine effiziente, multimodale Mobilität“

Eingabe- und Vergabekriterien

Eingabetermin: 30. April 2021



1. Einführung

1.1. Ziele der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO

Das UVEK setzt in der Verkehrspolitik auf Nachhaltigkeit. Dazu zählt auch die Entwicklung von neuen Ideen für zukunftsweisende Mobilitätsformen und -angebote. Mit der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO leistet der Bund einen Beitrag zu dieser Entwicklung. KOMO wird von den sechs Bundesämtern ARE, ASTRA, BAFU, BAG, BAV und BFE getragen. KOMO setzt Akzente für zukunftsfähige Mobilitätslösungen, die insbesondere umwelt- und ressourcenschonende sowie bewegungsfreundliche Fortbewegungsarten begünstigen, zu einer effizienten Nutzung der bestehenden Verkehrsangebote beitragen, die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern optimieren und die verkehrsträgerübergreifende Nutzung von Angeboten unterstützen. KOMO ist eine zentrale Eingangspforte für Anliegen im Bereich nachhaltige Mobilität und unterstützt Vorhaben in den folgenden drei Kategorien:

1. **Pilot- und Demonstrationsprojekte der kombinierten Personenmobilität**
(z. B. Verbesserung des Schnittstellenmanagements und der Transportketten sowie Unterstützung für die verkehrsträgerübergreifende Nutzung von Angeboten insbesondere zur besseren Nutzung der Potentiale der kombinierten Mobilität);
2. **Pilot- und Demonstrationsprojekte mit neuen Angebotsformen für die drei Verkehrsarten motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr** (z. B. Erhöhung der Fahrzeugauslastung im motorisierten und im öffentlichen Verkehr, Schliessung von Angebotslücken im öffentlichen Verkehr, Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs);
3. **Projekte mit nachfrageorientierten Massnahmen und innovativen Lösungsansätzen** (z. B. gezielte, projektspezifische Kommunikationsprojekte, Massnahmen zur ausgeglicheneren Nutzung der Verkehrsangebote über den Tag, Vermeidung und Bündelung von Verkehrsbedürfnissen).

Das Programm ist ergänzend zu bestehenden Schwerpunkten der einzelnen Ämter. KOMO stellt für alle Interessierten eine gemeinsame Ansprechstelle zur Verfügung.

Jährlich gibt es zwei Eingabetermine (30. April und 31. Oktober) um erfolgsversprechende Projekte zukunftsweisender Mobilität einzureichen. Es stehen pro Jahr rund CHF 1'000'000 an Projektbeiträgen zur Verfügung. Der Höchstbeitrag pro Projekt beträgt maximal 40% der Gesamtprojektkosten. Ein Projekt muss als Anschlag auf die Bundesunterstützung angewiesen sein. Gesucht werden innovative Projekte, welche gute Marktchancen haben und innerhalb von zwei bis drei Jahren umgesetzt werden können.

Gesuchseingaben für den nächsten Eingabetermin müssen **per 30. April 2021** eingereicht werden. Aufgrund der begrenzten Mittel ist eine Auswahl der vielversprechendsten Projekte

notwendig. Fachverantwortliche der beteiligten Ämter für Energie (BFE), Raumentwicklung (ARE), Strassen (ASTRA), Umwelt (BAFU), Verkehr (BAV) und Gesundheit (BAG) beurteilen die Beitragsgesuche und treffen die Auswahl.

2. Welche Themen stehen im Vordergrund?

Projekteingaben, die den **Schwerpunkt «Multimodale Drehscheiben»** (siehe Kap. 2.1) betreffen, werden bei der Ausschreibung per 30. April 2021 prioritär behandelt. Projekte ausserhalb des Schwerpunktthemas („offene Themen“ gemäss Kap. 2.2) sind ebenso willkommen. Diese können unterstützt werden, wenn sie den allgemeinen Zielen der Koordinationsstelle besonders gut entsprechen (siehe Kap. 3).

2.1. Schwerpunktthema «Multimodale Drehscheiben – für eine effiziente, multimodale Mobilität»

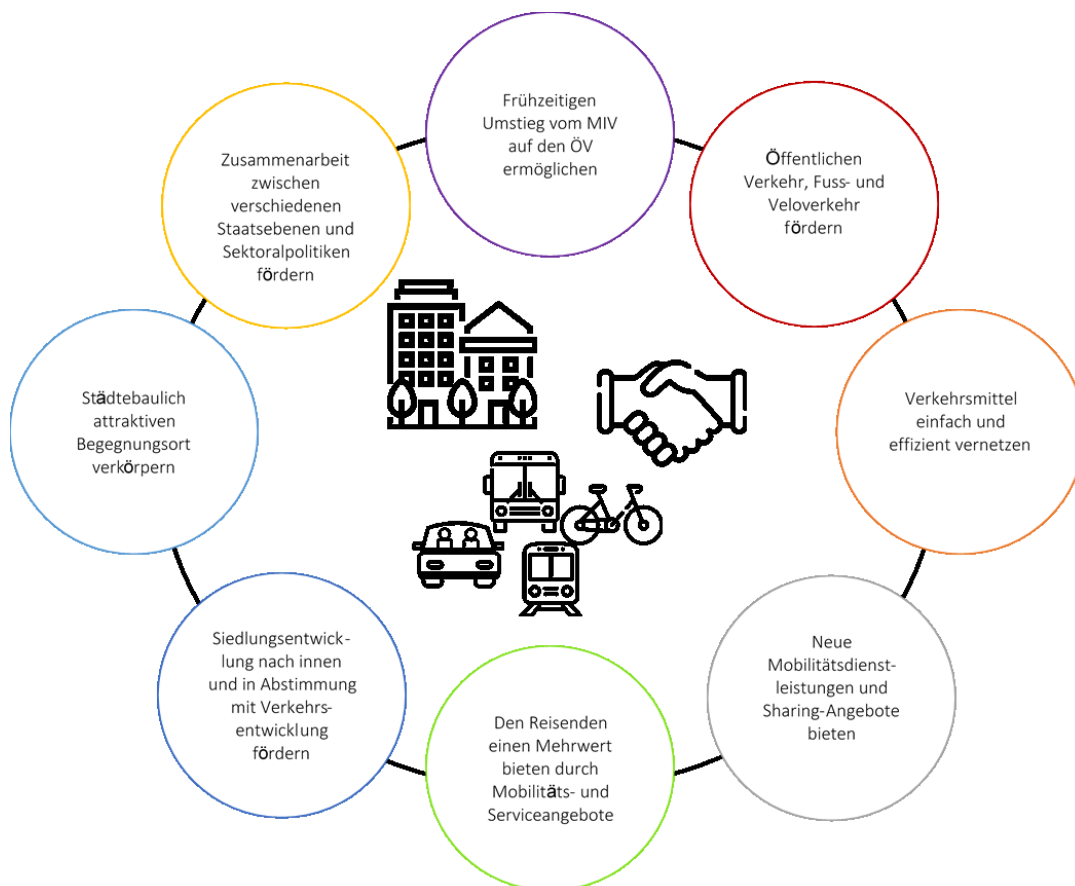


Abbildung 1: Wichtigste Elemente einer „Multimodalen Drehscheibe“ (Quelle: ARE, eigene Darstellung).

Ausgangslage und Problemstellung

Viele Schnittstellen bei Ein- und Ausfahrten eines Autobahnanschlusses und dem angrenzenden lokalen Strassennetz sind heute in und um Städte und Agglomerationen während der Spitzenzeiten überlastet. Die stärksten Überlastungen zeigen sich in der Abendspitze, wenn sich Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsverkehr überlagern. Ohne gezielte Massnahmen ist davon auszugehen, dass sich dieses Schnittstellenproblem auf der Strasse

sowohl räumlich wie auch zeitlich in Zukunft noch akzentuieren könnte, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf Luft und Klima.¹

In Städten und Agglomerationen sind die Platzverhältnisse für den Strassenraum meist beschränkt, und die Wohn- und Lebensqualität leidet bei hohen Verkehrsbelastungen. Bei Ausbauten verlagern sich die Verkehrsprobleme zudem häufig nur. Entsprechend ist es kaum realistisch und finanziell schwierig, alle Staus und Schnittstellenprobleme in städtischen Räumen durch einen Ausbau der Strasseninfrastruktur beheben zu wollen. Vielmehr sind **inter- und multimodale Lösungen mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln** wie dem öffentlichen Verkehr, Carpooling oder der aktiven Mobilität (mit dem Velo, zu Fuss etc.) gefragt.

In diesem Zusammenhang kommen multimodalen Drehscheiben oder Verkehrsdrehscheiben eine zentrale Bedeutung zu. **Verkehrsdrehscheiben** sind Standorte, an welchen von einem Verkehrsmittel auf das andere umgestiegen wird.² Die Drehscheiben vereinfachen das Umsteigen z.B. vom Auto auf den ÖV oder den Fuss- und Veloverkehr, verknüpfen im ÖV den Fern- mit dem Regional- und Ortsverkehr oder erleichtern das Umsteigen auf andere Mobilitätsangebote wie Bike- und Carsharing oder Carpooling.

Neben den Schnittstellen im Strassenverkehr kommt auch den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs eine wichtige Rolle zu. Bahnhöfe dienen heute längst nicht mehr bloss dem Ein- und Aussteigen in den ÖV, sondern entwickeln sich immer mehr zu **multimodalen und multifunktionalen Drehscheiben**. Vielerorts sind Park+Ride-Parkplätze beim Bahnhof vorhanden, Carsharing-Fahrzeuge können gemietet werden, es wird vom/aufs Velo umgestiegen, neue Mikromobilitäts-Sharing-Angebote stehen zur Nutzung bereit, es kann ein Kaffee getrunken und Besorgungen gemacht oder gar im Co-Working Space gearbeitet werden.

Verkehrsdrehscheiben bilden so ein zentrales Element einer effizienten multimodalen Mobilität. Das heisst einer Mobilität, welche auf Bedürfnisse und Situation angepasst ist und es erlaubt, die zur Verfügung stehenden Verkehrsangebote gezielter zu nutzen und besser auszulasten. Das Gesamtverkehrssystem wird dadurch effizienter und nachhaltiger.

Zudem kommt den multimodalen Drehscheiben auch aus raumplanerischer Sicht eine grosse Bedeutung zu. Durch ihre gut erschlossene Verkehrslage können sie ideale Ausgangspunkte für eine massvolle Siedlungsverdichtung sein. Wichtig ist dabei auch das Zusammenspiel der Drehscheiben in einer Stadt oder Region zu beachten und unerwünschte Auswirkungen wie eine Zunahme des Verkehrsaufkommens oder eine Verlagerung auf den MIV durch die gute Erschliessung zu vermeiden (z.B. durch

¹ Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen, Bericht des Bundesrates vom 15.09.2020 in Erfüllung des Postulates 18.3606 Burkart vom 14. Juni 2018

² Analog Fussnote 1.

flankierende Massnahmen wie beispielsweise ein gesamträumliches Parkraummanagement).

Angestrebte Ziele

Durch die im Rahmen von KOMO unterstützten Pilot- und Demonstrationsprojekte soll die Realisierung von Verkehrsdrehscheiben bzw. multimodaler Drehscheiben gefördert werden. Damit werden folgende übergeordneten Ziele verfolgt: ³

- Förderung einer inter- und multimodalen Mobilität
- erleichtertes Umsteigen zwischen Mobilitätsangeboten und -formen
- effizientere und umweltschonendere Abwicklung von Transportwegen und Mobilitätsbedürfnissen
- Verlagerung auf energie- und flächeneffizientere sowie ressourcenschonende Transportformen und Mobilitätslösungen, insbesondere auch auf die aktive Mobilität (Fuss- und Veloverkehr)

Zu beachten (Rahmenbedingungen)

- Der Fokus der Ausschreibung liegt auf der Personenmobilität. D.h. Projekte mit alleinigem Fokus auf den Gütertransport, wie z.B. Logistik-Hubs, werden im Rahmen des Schwerpunktes «Multimodale Drehscheiben» nicht unterstützt. Möglich sind jedoch Pilotprojekte in Kontext von Mobilitätsdrehscheiben mit Synergienutzen zwischen Personen- und Güterverkehr (z.B. Paketstationen bei Microhubs).
- Ebenso werden im Rahmen des Schwerpunktes «Multimodale Drehscheiben» reine oder «allein stehende» digitale Lösungen für eine multimodale Mobilität oder MAAS-Ansätze nicht unterstützt. Digitale Lösungen können unterstützt werden, wenn sie im Kontext einer «realen» (physischen) Drehscheibe entwickelt und pilotiert werden.
- Gemäss KOMO-Förderkriterien können (reine) Infrastrukturvorhaben, also z.B. der eigentliche Bau einer Drehscheibe, nicht direkt unterstützt werden (vgl. KOMO-Ausschreibungskriterien, Ziff. 3.4).

Mögliche Massnahmen / Ansätze für Projekte (Aufzählung nicht abschliessend)

- Neue Ansätze zur Steigerung der Attraktivität von multimodalen Drehscheiben, z.B. durch gestalterische Massnahmen, eine attraktive räumliche Anordnung von Angeboten, neue Mobilitätsangebote, innovative weitere Dienstleistungen bei den Drehscheiben (Bahnhöfen), Marketingkonzepte etc.

³ Zu beachten: Gemäss KOMO-Förderkriterien können (reine) Infrastrukturvorhaben, also z.B. der eigentliche *Bau* einer Drehscheibe, nicht direkt unterstützt werden; vgl. Ziff. 3.4.

- Entwicklung und Erprobung, neuer, auf die Bedürfnisse der Nutzenden abgestimmte Mobilitätsangebote und -lösungen bei Mobilitätsdrehscheiben wie z.B. Sharing-Angebote oder Pooling-Lösungen
- Innovative Konzepte und Erprobung neuer Lösungen für den Umstieg auf die aktive Mobilität (Velo- und Fussverkehr), z.B. durch bessere Abstimmung von Bike+Ride Angeboten oder von Fusswegverbindungen und den Angeboten des öffentlichen Verkehrs
- Neue Ansätze zur Förderung von Park+Ride oder Park+Pool (nahe am Ausgangspunkt der Reise), z.B. durch eine bessere Abstimmung zwischen Park+Ride und den Angeboten des öffentlichen Verkehrs oder die Kennzeichnung von Pooling-Treffpunkten (Parkplätzen).
- Neue Ansätze zum Parkraummanagement, welche das Umsteigen auf effizientere und umweltschonende Verkehrsmittel (z.B. ÖV oder aktive Mobilität) und Transportformen (z.B. Pooling-Lösungen) fördern.
- Neue Lösungen zur raumsparenden Gestaltung und Bewirtschaftung von Parkraum (bei Verkehrsdrehscheiben) z.B. mittels neuer Technologien.
- Entwicklung und Erprobung neuer Technologien, auch digitaler Art, welche der Organisation multimodaler Reisen und der schnellen Orientierung am Umsteigepunkt dienen, sofern die Lösungen einen direkten Bezug zu einer realen «physischen» Drehscheibe haben (vgl. Rahmenbedingungen oben).
- Pilotprojekte zur Nutzung von Synergien zwischen Personen- und Güterverkehr im Rahmen von multimodalen Drehscheiben.
- Massnahmen zur Vermeidung negativer Nebeneffekte in Kontext multimodaler Drehscheiben wie z.B. die (gesamthafte) Erweiterung des Parkplatzangebots für den MIV in einer Stadt oder Agglomeration oder die Erhöhung des Verkehrsaufkommens.
- Entwicklung und Erprobung innovativer Betriebsmodelle von multimodalen Drehscheiben.

Beispiele, weitere Informationen und Grundlagen

- **Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr, 4. Generation** (inkl. Förderung multimodaler Drehscheiben), ARE 2020 ([Link](#))
- **Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen** - Eine Studie mit Fokus auf die Übergänge zu den nationalen Verkehrsnetzen, Schweizerischer Städteverband 2019 ([Link](#))

- **Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen**, Bericht des Bundesrates vom 15.09.2020 in Erfüllung des Postulates 18.3606 Burkart vom 14. Juni 2018 ([Link](#))
- Städtekonferenz Mobilität, Webinar vom 17.06.2020 «**Multimodale Mobilitätsdreh scheiben – die Pläne des Bundes und Beispiele aus den Niederlanden**» ([Link](#))
- **Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten**, Schlussbericht 29. Juni 2007, Forschungsprojekt SVI 2004/096 Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI ([Link](#))
- Mobilität und Raum 2050, **Sachplan Verkehr Teil Programm**, Entwurf für die Anhörung (u.a. S26ff zu Typen von Drehscheiben) ([Link](#))
- **Forum Raumentwicklung 1/20, Vernetzte Mobilität** – Raum, Technologie und Verhalten ([Link](#))
- **Netzwerk Mobilität und Raum Schweiz**, Netzwerkanlass vom 03.09.2020 ([Link](#))

2.2. Projekteingabe offene Themen

Gefragt sind neue beziehungsweise innovative Ansätze und Projekte, die eine nachhaltige und effizientere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten und der natürlichen Ressourcen anstreben, das Umsteigen erleichtern, Lücken in der Mobilitätskette schliessen oder neuartige intermodale Verkehrslösungen ermöglichen. Aufgrund der Erfahrungen aus früheren Ausschreibungsrunden wurden die möglichen Themen weiter konkretisiert. Die folgende Liste ist nicht abschliessend, weitere Themen sind denkbar.

Städte und Agglomerationen

- Ansätze für eine Mobilität zur Unterstützung einer nachhaltigen Stadt- und Siedlungsentwicklung;
- Vernetzte Organisation und Kommunikation des Mobilitätsangebots;
- Finanzierungsansätze und -modelle für die Bereitstellung eines umfassenden Mobilitätsangebots;
- Gestaltungsmassnahmen für eine nachhaltige Mobilität (u.a. Langsamverkehr);
- Förderung der Gesundheit, des Langsamverkehrs und der aktiven Mobilität durch mehr Bewegung, weniger Lärm, weniger Stress, soziale Kontakte;
- Massnahmen im Bereich Parkplatzbewirtschaftung.
- Weitere.

Ländlicher Raum

- Ansätze für eine Förderung der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Region und in der Gemeinde;
- Angebote für eine bedarfsgerechte Erreichbarkeit;

- Ansätze und Modelle für eine langfristige und regional tragbare Finanzierung der Erschliessung und die Gewährleistung des regionalen Service Public;
- Weitere.

Umwelt, Energie und Mobilität

- Projekte für den effizienten Fahrzeugeinsatz (sofern der Projektansatz nicht durch einen Projektschwerpunkt von EnergieSchweiz abgedeckt ist);
- Projekte für die Verkehrsentslastung und die Reduktion von Klima-, Luft-, Lärmbelastungen, der Landschaftseingriffe und des Bodenverbrauchs sowie zur effizienten Energieverwendung;
- Weitere.

Innovative technologische Ansätze

Bei Technologieprojekten wird grundsätzlich eine Koordination mit den Cleantech-Aktivitäten des Bundes sowie der KTI, der Kommission für Technologie und Innovation, angestrebt.

- Ideen für das Verkehrssystem der Zukunft;
- Informations- und Kommunikationsprojekte für eine optimierte Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel;
- Logistik;
- Weitere.

3. Auswahlkriterien

3.1. Grundsätze

Die Koordinationsstelle unterstützt primär innovative verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsprojekte, die ihre Wirkung in der Schweiz entfalten. Grundsätzlich sind Projekte auf allen Stufen von der Idee bis zur Umsetzung willkommen. Das Schwergewicht liegt aber auf umsetzungsreifen Projekten mit direkter positiver Wirkung für eine nachhaltige Verkehrspolitik, die Umwelt, die Gesundheit, die Energieeffizienz und das CO₂-Reduktionspotenzial. Von Interesse können dabei auch Modellvorhaben mit nationalem Vorzeige- und Diffusionspotenzial sein. Bei umfangreichen Projekten müssen sowohl die zu unterstützende Projektetappe genau definiert als auch realistische Umsetzungsperspektiven aufgezeigt werden.

3.2. Welche Kriterien muss ein Projekt erfüllen?

- Bereits zugesicherte und beantragte Bundesmittel sind zu deklarieren;
- **Gesamtkosten** von **mindestens CHF 50'000**. Ausnahmen sind in begründeten Fällen möglich;

- Darlegung der Finanzierungslage beziehungsweise -perspektiven;
- Bundesunterstützung als Anschlag erforderlich;
- Langfristige Ausrichtung beziehungsweise Wirkung;
- Transparentes Projektmanagement mit klarer Etappierung sowie Kosten- und Wirkungskontrolle;
- Breit abgestützte Trägerschaft beziehungsweise Einbezug von qualifizierten Umsetzungspartnern;
- Potenzial für eine nationale Wirkung beziehungsweise Multiplikation und Diffusion.

3.3. Gesuchstellende müssen die Erfolgsaussichten bei folgenden Kriterien darlegen

- Innovations- und Marktpotenzial;
- Energieeffizienz- und CO₂-Reduktionspotenzial sowie möglichst keine negativen Auswirkungen auf andere Umweltbereiche;
- Positive Effekte für eine nachhaltige Mobilität, die Umwelt und die Gesundheit (z. B. Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs resp. Stärkung der Intermodalität, Verbesserung des Zugangs zum Verkehrssystem etc.).

3.4. Welche Projekte haben keine Aussicht auf Beiträge der Koordinationsstelle?

- Projekte, deren Gesuchstellende eine Umsetzung nicht gewährleisten können;
- Grundlagenforschung;
- Jahres- oder Betriebsbeiträge an Organisationen;
- Betriebskosten, die nicht zum geförderten Projekt gehören, bzw. Aufwände, welche in der Vergangenheit angefallen sind;
- Projekte, die sich im Wesentlichen auf den Bau und Betrieb von Infrastrukturanlagen konzentrieren;
- Beschaffung (grösserer) Fahrzeugflotten;
- Entwicklung von Fahrzeugen.

Geringe Aussichten haben Projekte, die primär auf Kommunikation und nicht auf eine konkrete Umsetzung ausgerichtet sind, insbesondere Tagungen, Kongresse, Kampagnen, Ausstellungen, Lehrmittel und Publikationen.

Doppelfinanzierungen sind soweit möglich zu vermeiden. Projekte, die von einem oder mehreren UVEK-Ämtern im Rahmen der weiteren Amtsaufgaben direkt oder indirekt finanziert werden, z. B. über Agenturen und Programme von EnergieSchweiz, und Projekte, die bereits im Rahmen von CO₂-Kompensationsmassnahmen (u.a. KliK, Myclimate) unterstützt werden, haben keinen Anspruch auf finanzielle Unterstützung.

4. Fristen

Gesuchseingaben für den nächsten Eingabetermin müssen per **30. April 2021** eingereicht werden. Gesucht werden innovative Projekte, welche **innerhalb von zwei bis drei Jahren umgesetzt** werden können. In diesem Zeitraum soll auch der Projektabschluss erfolgen.

5. Wie hoch sind die Beiträge?

- Die Gesamtprojektkosten müssen **mindestens CHF 50'000.-** betragen.
- Der Höchstbeitrag der Koordinationsstelle beträgt **maximal 40% der Gesamtprojektkosten**.⁴
- Ausnahmen sind in begründeten Fällen möglich.

6. Wer kann ein Beitragsgesuch stellen?

Unterstützt werden Projekte der öffentlichen Hand (Kantone, Regionen, Gemeinden, inkl. Kooperationen mit weiteren Partnern), der Privatwirtschaft sowie von Vereinen und Verbänden aus der Schweiz. Vertragspartner ist eine Rechtsperson (juristische oder natürliche Person).

7. Wie erfolgen Kosten- und Wirkungskontrolle?

Von den mitfinanzierten Projekten wird eine Kosten- und Wirkungskontrolle verlangt.

8. Welche formalen Voraussetzungen sind zu beachten?

Das Gesuchsformular ist inkl. Beilagen in elektronischer Form (PDF) an komo@bfe.admin.ch sowie zusätzlich per Post in einfacher Ausführung inkl. Beilagen an das Bundesamt für Energie BFE, Sektion Mobilität, z.Hd. Claudia Heer, 3003 Bern zu senden.

Zu den Gesuchsunterlagen zählen folgende Dokumente:

- Ausschreibung (vorliegendes Dokument)
- Gesuchsformular
- Erläuterungen zum Gesuchsformular Ziffern 5.8 und 8.2

Die Unterlagen sind auf der folgenden Website aufgeschaltet:

www.energieschweiz.ch/komo

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

⁴ Der finanzielle Spielraum für Beiträge im Rahmen von KOMO wird zudem durch das verfügbare Budget von CHF 1 Mio. pro Jahr begrenzt.

9. Wie geht es weiter?

Nach Ablauf der Eingabefrist werden die Gesuchsunterlagen geprüft. Beschlüsse über Beiträge werden in der Regel innerhalb von 2 Monaten nach Eingabeschluss gefasst. Im Anschluss werden die Gesuchstellenden informiert und die unterstützten Projekte über das Internet kommuniziert.

10. Wo erhalte ich weitere Informationen?

Bundesamt für Energie BFE
Claudia Heer, Programmleiterin KOMO
Sektion Mobilität
3003 Bern
Tel. 058 469 18 69
Email: komo@bfe.admin.ch