



Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO

Ausschreibung – Schwerpunkt «Nachhaltige Freizeitmobilität»

Eingabe- und Vergabekriterien

Eingabetermin: 30. April 2019

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.

Hinweis: Unterstützungsbeiträge ab 2021 können erst provisorisch zugesprochen werden. Die Fortsetzung von KOMO ab 2021 muss noch beschlossen und die nötigen Budgets genehmigt werden.

Gesuchseingaben für den nächsten Eingabetermin müssen **per 30. April 2019** 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 «Nachhaltige Freizeitmobilität»** (siehe Kap. 2.1) betreffen, werden bei der Ausschreibung per 30. April 2019 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 «Nachhaltige Freizeitmobilität»

Ausgangslage und Problemstellung

Die **Freizeit** stellt in der Schweiz den mit Abstand **wichtigsten Verkehrszweck** dar. Im Jahr 2015 wendete die Schweizer Wohnbevölkerung im Alltag gut 40 % der zurückgelegten Distanzen und fast 48 % der Unterwegszeit für irgendeine Art von Freizeitaktivität auf ¹. Im Durchschnitt betrug 2015 die in der alltäglichen Freizeit zurückgelegte Strecke 19 km. Davon wurden 14.8 km in der Schweiz und 4.2 km im Ausland zurückgelegt. Beinahe **zwei Drittel** der für tägliche Freizeitaktivitäten in der Schweiz zurückgelegten Distanzen wurden **mit dem Auto** absolviert (vgl. auch Infografik im Anhang / Kap. 11).

Nicht-sportliche Aussenaktivitäten wie z.B. Spazieren, Besuche bei Verwandten oder Bekannten, sportliche Aktivitäten wie Fussballtraining oder Jogging sowie Gastronomiebesuche sind die wichtigsten Zwecke für die alltägliche Freizeitmobilität (sowohl bezogen auf die Anzahl Wege wie auch die zurückgelegten Distanzen). Der motorisierte Individualverkehr diente besonders häufig als Hauptverkehrsmittel für Wege im Zusammenhang mit unbezahlter Arbeit, Besuche bei Verwandten oder Bekannten sowie Vereinsaktivitäten.

Werden neben der alltäglichen Freizeitmobilität auch (längere) Reisen mit Übernachtung berücksichtigt, so legte im Jahr 2015 jede Schweizerin und jeder Schweizer **in der Freizeit im Schnitt über 15'000 km** zurück. Gegenüber dem Jahr 2005 entspricht dies einer

¹ La mobilité de loisirs en Suisse : état des lieux et évolution 2005-2015, Analyse du microrecensement mobilité et transport, ARE November 2018

Zunahme von 3'300 km. Die Altersklasse der 18- bis 24-Jährigen legte mit durchschnittlich fast 19'000 km pro Jahr die längste Strecke in der Freizeit zurück.

Dabei verlagert sich die Freizeitmobilität **mehr und mehr ins Ausland**. Bei der alltäglichen Freizeitmobilität hat sich die durchschnittlich von Schweizerinnen und Schweizer im Ausland zurückgelegte Strecke von 2005 bis 2015 mehr als verdoppelt. Und von den oben erwähnten 15'000 km pro Jahr (alltägliche Freizeitmobilität und Reisen) wurden mehr als die Hälfte im Ausland zurückgelegt.

Einen grossen Anteil daran haben (zwei- oder mehrtägige) **Ferienreisen und insbesondere Flugreisen**. Letztere haben sowohl in ihrer Häufigkeit wie auch hinsichtlich der zurückgelegten Distanzen deutlich zugenommen. Bezogen auf die zurückgelegte Distanz betrug ihr Anteil 2015 35 %, gegenüber 19 % im Jahr 2005. Im 2015 sind die Schweizerinnen und Schweizer im Durchschnitt 5'600 km für Freizeit Zwecke geflogen. Die zunehmende Nutzung von Billigflügen könnte hier eine Rolle spielen.

Der Handlungsbedarf, die Freizeitmobilität effizient und nachhaltig abzuwickeln, ist dementsprechend gross. Gemäss Strategie Freizeitverkehr des Bundesrates² sollen auch im Freizeitverkehr diejenigen Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, welche die grössten komparativen Vorteile besitzen und eine effiziente Verkehrsbewältigung sicherstellen. Eine der grossen Stärken im Freizeitmarkt in der Schweiz ist das vielfältige und attraktive Tourismusangebot. Da viele dieser Angebote und Destinationen grundsätzlich über einen guten Anschluss an das öffentliche Verkehrssystem verfügen, sind die Voraussetzungen für eine verstärkte Nutzung des ÖV grundsätzlich gegeben. Dasselbe gilt für Freizeitwege in den Städten und Agglomerationen, welche zudem häufig auch zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden könnten.

Angestrebte Ziele

- Die Freizeitmobilität ist möglichst **energieeffizient und umweltfreundlich** abgewickelt (z.B. durch Angebote der «Shared Mobility» (Fahrgemeinschaften, Car- und Bike-Sharing) oder Elektrofahrzeuge (E-Auto, E-Scooter)).
- Auch **Freizeitreisen ins Ausland** werden möglichst energieeffizient und umweltfreundlich abgewickelt.
- Die **Verkehrsleistungen** für die Freizeitmobilität sind, wo möglich und sinnvoll, reduziert (z.B. durch die Förderung von Freizeitaktivitäten in der Nähe).
- Die Freizeitmobilität findet **ausserhalb der Verkehrsspitzenzeiten** statt (ausgewogene Auslastung der verfügbaren Verkehrsangebote).
- **Gesundheitsfördernde Mobilitätsformen** (wie Velofahren, Zufussgehen) sind bei der Abwicklung der Freizeitmobilität gefördert.

² Siehe <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/strategie-und-planung/strategie-freizeitverkehr-des-bundes.html>

Mögliche Massnahmen zur Zielerreichung

- Projekte, welche mit Hilfe der **Digitalisierung** (Kommunikation, Information, Ticketing, kombinierte Angebote etc.) effiziente und nachhaltige Mobilitätsformen (wie Sharing, Pooling etc.) fördern.
- Pilotprojekte im Bereich **Kommunikation / Marketing** bzw. **Public-Private-Partnerships**, welche daraufhin wirken, dass die Wege zu Freizeitzwecken effizienter und nachhaltiger abgewickelt werden (z.B. bei Restaurantbesuchen, kulturellen Anlässen oder Sportveranstaltungen).
- Innovative Lösungen, welche die Nutzung von Freizeitangeboten **in der Nähe** und deren Erreichbarkeit mit **nachhaltigen Mobilitätsformen** fördern (Förderung / Nutzung lokal vorhandener Angebote, Aufwertung öffentlicher Räume, Vernetzung zwischen Anbietenden und Nutzenden der Freizeitangebote, Unterstützung von Aktionen zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen wie Fuss- und Veloverkehr bei der Freizeitmobilität etc.).
- Initiativen zur Sensibilisierung und **Vernetzung der verschiedenen Akteure im Tourismus** bzw. der **Anbieter von Freizeitangeboten** (öffentlich und privat) sowie weiterer Partner (Verbände und Organisationen wie Sportverbände, Gesundheitsförderung Schweiz, Pro Velo etc.), um gemeinsame Aktionen zu lancieren für eine effizientere, nachhaltigere und bewegungsfreundlichere Freizeitmobilität.
- Pilotprojekte, welche ein effizientes und nachhaltiges **Mobilitätsverhalten bei Touristen** unterstützen (sowohl auf dem Weg zur wie auch innerhalb der Zieldestination; z.B. eine gute Erreichbarkeit mit ÖV, Sharing-Angebote, Gepäcktransport, attraktive Fuss- und Velowegverbindungen etc.).
- **Sensibilisierungskampagnen** und **Angebote von Schulen** zur Förderung einer effizienten, umwelt- und bewegungsfreundlichen Freizeitgestaltung (in der Schweiz).
- Innovative Projekte für **Reisen in der Schweiz oder ins Ausland** zur Förderung der Energieeffizienz und Reduktion der Umweltbelastung beim Freizeitverkehr (verursacht durch Flugreisen, lange Fahrten ins Ausland etc.).
- Initiativen und Projekte, welche die Abwicklung der Freizeitmobilität **ausserhalb der Verkehrsspitzenzeiten** fördern.

Weitere Informationen / Grundlagen / Beispiele

- Bundesamt für Raumentwicklung (November 2018): **La mobilité de loisirs en Suisse** : état des lieux et évolution 2005-2015, Analyse du microrecensement mobilité et transport ; siehe <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/strategie-und-planung/freizeitmobilitaet.html>

- Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung (2017): Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des **Mikrozensus Mobilität und Verkehr** 2015, Neuchâtel und Bern; siehe <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/grundlagen-und-daten/mzmv.html>
- Bericht des Bundesrates (2009): **Strategie Freizeitverkehr des Bundes**; siehe <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/strategie-und-planung/strategie-freizeitverkehr-des-bundes.html>
- **«Soccermobile»** - Umweltgerechte Verkehrsabwicklung bei Sportveranstaltungen am Beispiel von Kinder- und Juniorenfußballturnieren; durch das DZM 2006-2008 unterstütztes Projekt; siehe <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/programme-und-projekte/dienstleistungszentrum-fuer-innovative-mobilitaet-uek/projekte/ausgewaehlte-projekte-2006.html>
- Kampagne **«Sportlich zum Sport»** der Stadt Zürich, 2009; siehe <https://www.stadt-zuerich.ch/gud/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2009/april/090407a.html>
- Kampagne **«Sportlich zum Sport»** im Kanton Bern, 2003; siehe https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/1677/kampagne-sportlich-zum-sport.pdf?lm=1418801127
- **«Nachhaltig zum Sport»** Toopbox, Informationen und Beispiele des VCS Bern; siehe <https://www.vcs-be.ch/themen/nachhaltig-zum-sport/beispiele/>
- Aktivitäten des Vereins **«Bus alpin»**; siehe <http://www.busalpin.ch/de/partner.html>
- **«Schneetourenbus»**; siehe <https://schneetourenbus.ch/>
- **«Saubere Veranstaltungen»** / Verkehr & Transport; siehe <https://saubere-veranstaltung.ch/Public/Page?pagelid=23> oder auch https://nachhaltige-events.ch/pdf/Checkliste%20Transport_D.pdf
- **«SchweizMobil»** Netzwerk für den Langsamverkehr; siehe www.schweizmobil.ch

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 und des Langsamverkehrs 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 Verkehrsentlastung 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;
- **Gesamtprojektkosten** von **mindestens CHF 50'000**. Ausnahmen sind in begründeten Fällen möglich;
- Darlegung der Finanzierungslage beziehungsweise -perspektiven;
- Bundesunterstützung als Anschub 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 2019** eingereicht werden. Gesucht werden innovative Projekte, welche **innerhalb von zwei bis drei Jahren umgesetzt** werden können³. 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).

³ Unterstützungsbeiträge ab 2021 können erst provisorisch zugesprochen werden. Die Fortsetzung von KOMO ab 2021 muss noch beschlossen und die nötigen Budgets genehmigt werden.

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

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.

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

11. ANHANG – Infografik zur Freizeitmobilität

