

Innovative und nachhaltige Mobilitätsprojekte gesucht Sechste Ausschreibungsrunde des DZM

Das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität (DZM) unterstützt neue, zukunftsweisende Mobilitätsprojekte und stellt allen Interessierten in der Schweiz eine gemeinsame Ansprechstelle zur Verfügung. Im 2010 wurde das Dienstleistungszentrum in eine Konsolidierungsphase überführt, welche bis Ende 2014 befristet ist. Es wird pro Jahr eine Ausschreibung durchgeführt. Pro Kalenderjahr stehen für die Ausschreibungen ca. Fr. 400'000.- zur Verfügung. In den vier während des Pilotversuchs durchgeführten Ausschreibungsrunden wurde grundsätzlich die Unterstützung von 24 Projekten beschlossen, von denen 21 realisiert wurden bzw. sich in der Umsetzung befinden. Die 6. Ausschreibungsrunde mit dem Schwerpunkt Freizeit- und Tourismusverkehr wurde Ende November 2010 lanciert. Projekteingaben, die diesen Schwerpunkt betreffen, werden prioritär behandelt. Projekte ausserhalb des Schwerpunktthemas sind ebenso willkommen, wenn sie den allgemeinen Zielen des DZM besonders gut entsprechen. Das Budget der 6. Ausschreibungsrunde wurde auf rund Fr. 500 000.- aufgestockt. Gesuche müssen bis am 31. März 2011 eingereicht werden. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

DZM und Gesuchseingaben:

www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=de

Centre de services pour une mobilité innovatrice (DZM) 6^e procédure de soumission

Le centre de services pour une mobilité innovatrice et durable (DZM) fait la promotion de nouveaux projets de mobilité prometteurs et met à la disposition de tous les intéressés un service de conseil commun. En 2010, le centre de services a entamé une phase de consolidation qui se terminera fin 2014. Une procédure de soumission sera réalisée chaque année. Une somme annuelle de 400 000 francs est mise à disposition pour ces procédures. Les quatre procédures menées pendant la phase pilote ont permis de soutenir 24 projets dont 21 ont été réalisés ou se trouvent en cours de réalisation. La 6^e procédure de soumission, qui a pour thème prioritaire le trafic de loisirs et de tourisme, a été lancée. Les projets portant sur ce thème seront traités en priorité. Les autres projets sont également les bienvenus lorsqu'ils correspondent particulièrement bien aux objectifs du DZM. Le budget de la 6^e procédure de soumission a pu être augmenté à environ 500 000 francs. Les offres devront être déposées d'ici le 31 mars 2011. (Langues: français et allemand)

Pour plus d'informations :

Centre de services pour une mobilité innovatrice et durable (DZM):

www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=fr

06.12.2010



Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Sechster Eingabetermin vom 31. März 2011 – Schwerpunkt Freizeit- und Tourismusverkehr

Das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK lädt zum sechsten Mal zur Eingabe von Projekten ein. Mit dem Dienstleistungszentrum als ämterübergreifende Plattform der Bundesämter für Energie BFE, Umwelt BAFU, Raumentwicklung ARE, Verkehr BAV, Strassen ASTRA und Gesundheit BAG unterstützt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK in Ergänzung zur Infrastrukturpolitik innovative Projekte für eine nachhaltige Mobilität.

Gefragt sind insbesondere Projekte,

- welche die vorhandenen Kapazitäten und die natürlichen Ressourcen effizienter und umweltgerechter nutzen;
- die das Umsteigen vereinfachen und bequemer machen;
- die Lücken in der Mobilitätskette schliessen;
- die innovative und konkurrenzfähige Mobilitätsansätze oder massgeschneiderte Mobilitätslösungen erproben.

Die 6. Ausschreibungsrunde mit dem Schwerpunkt Freizeit- und Tourismusverkehr ist lanciert. Projekteingaben, die diesen Schwerpunkt betreffen, werden prioritär behandelt, in dem Sinne, dass ein Teil des Budgets für entsprechende Projekte vorgesehen ist. Projekte ausserhalb des Schwerpunktthemas sind ebenso willkommen. Gesuchseingaben müssen bis am 31. März 2011 eingereicht werden.

Weitere Informationen, eine Übersicht über die bereits unterstützten Projekte sowie das Gesuchsformular finden sich auf dem Internet unter

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

Kontakt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Peter Schild, 031 322 55 55,
peter.schild@are.admin.ch



Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK – 6. Ausschreibungsrunde

Ausschreibungsunterlage

Stand: 25. November 2010

1. Einführung:

Die 6. Ausschreibungsrunde **mit dem Schwerpunkt Freizeit- und Tourismusverkehr** ist lanciert. Projekteingaben, die diesen Schwerpunkt (siehe Kap. 2.1) betreffen, werden prioritär behandelt, in dem Sinne, dass ein Teil des Budgets für entsprechende Projekte vorgesehen ist. Projekte ausserhalb des Schwerpunktthemas („offene Themen“ gemäss Kap. 2.2) sind ebenso willkommen. Diese können dann unterstützt werden, wenn sie den allgemeinen Zielen des Dienstleistungszentrums besonders gut entsprechen (siehe Kap. 3). Die Gesuchseingaben müssen bis am 31. März 2011 eingereicht werden.

2. Ausgangslage und Problemstellung:

2.1 Schwerpunktthema „Ansätze für einen nachhaltigen Freizeit- und Tourismusverkehr (Alltagsfreizeitmobilität und Reiseverkehr)“

Freizeitverkehr ist – unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel – jener Verkehr, der in Zusammenhang mit Freizeittätigkeiten (Tätigkeiten des Menschen für Erholung und Abwechslung) entsteht. Kein Freizeitverkehr in diesem Sinne ist Verkehr für unbezahlte Arbeit wie Hausarbeit, Betreuen und Begleiten von Kindern und älteren Menschen, unbezahlte Mitarbeit in Vereinen und politischen Organisationen. Begleitfahrten von Kindern haben je nach Optik aber dennoch einen indirekten bzw. direkten Freizeitbezug: Für die Eltern, die die Kinder mit dem Auto zu ausser-schulischen Aktivitäten (z.B. Fussballtraining, Pfadi, etc.) begleiten, ist die Fahrt eine Begleitfahrt. Aus der Optik der Kinder geht es aber vielfach um Freizeitaktivitäten. Im vorliegenden Fall werden demnach Begleitfahrten von Kindern als Freizeitfahrten behandelt. Einkaufen wird im vorliegenden Fall nicht als Freizeitaktivität eingestuft.

Der Freizeitverkehr ist dominierend auf Schweizer Strassen und Schienen. Fast die Hälfte aller Fahrten in der Schweiz sind Freizeitfahrten. Und damit nicht genug: Gemäss Prognosen zum Personenverkehr wird der Freizeitverkehr auch zukünftig weiter wachsen. Das dominierende Verkehrsmittel im Freizeitverkehr ist das Auto.

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, die Lücken in der Mobilitätskette schliessen oder auch neuartige intermodale Verkehrslösungen ermöglichen.

2.1.1 Mögliche Themen im Schwerpunktbereich:

- Förderung der **kurzen Wege** im Freizeit- und Tourismusverkehr: Was braucht es (Infrastruktur, Angebote und Dienstleistungen), damit die Bürger und Bürgerinnen ihre Freizeit und Ferien vermehrt in ihrer näheren Wohnumgebung verbringen? Wie erreichen wir eine markante Verbesserung gegenüber heute?
- Förderung des **Langsamverkehrs** im Freizeit- und Tourismusverkehr: Das Velo und die eigenen Füße sind die idealen Fortbewegungsformen im Freizeitverkehr: viele Autofahrten haben Distanzen von unter 5 km (-> Verlagerungspotenzial), Bewegung, „Kopf lüften“, zusammen sein, genussvoll, Entschleunigung, etc.: Was braucht es (Infrastruktur, Angebote und Dienstleistungen, Sensibilisierung), damit die Bürgerinnen und Bürger vermehrt den Langsamverkehr für ihre Freizeitaktivitäten und in den Ferien nutzen? Wie erreichen wir eine markante Verbesserung gegenüber heute?
- **Erster und letzter Kilometer** im Freizeit- und Tourismusverkehr: Welche Anreize braucht es (Infrastruktur, Angebote und Dienstleistungen), damit die Menschen bspw. für ihre Skiferien oder eine Wanderung (ein- oder mehrtägig) vermehrt den öV für die An- und Abreise nutzen? Wie erreichen wir eine markante Verbesserung gegenüber heute?
- Freizeit- und Tourismusverkehr in **Kernstädten und Agglomerationen**: Welche Anreize braucht es (Infrastruktur, Angebote und Dienstleistungen), damit die Menschen Freizeit- und Ferienaktivitäten in Kernstädten und Agglomerationen vermehrt mit dem öV, LV oder kombiniert mobil abwickeln? Wie erreichen wir eine markante Verbesserung gegenüber heute bzw. eine bessere Auslastung der Fahrzeuge?
- Freizeit- und Tourismusverkehr in **ländlichen Gebieten**: Was braucht es (Infrastruktur, Angebote und Dienstleistungen, Sensibilisierung), damit die Menschen bspw. eine Wanderung (ein- oder mehrtägig) oder Besuche von Verwandten und Bekannten vermehrt mit dem öV, LV oder kombiniert mobil abwickeln? Wie erreichen wir eine markante Verbesserung gegenüber heute bzw. eine bessere Auslastung der Fahrzeuge?
- Freizeit- und Tourismusverkehr der **ländlichen Bevölkerung**: Wie erreichen wir, dass die ländliche Bevölkerung für Ihre Freizeit- und Ferienaktivitäten vermehrt auf den öV, LV oder die kombinierte Mobilität setzt bzw. wie erreichen wir eine bessere Auslastung der Fahrzeuge?
- **Reduktion der Reishäufigkeit**: Im Gegensatz zu früheren Generationen tätigen die Menschen heute mehrere, dafür kürzere Reisen (ein bis zwei längere Reisen am Stück vs. vier Kurztrips über das Jahr verteilt). Wie erreichen wir, dass die Menschen im Sinne

eines qualitativ hochstehenden Tourismus weniger, dafür längere Reisen unternehmen? Bei diesem Punkt können auch Auslandsreisen ein Thema sein.

- **IT-Lösungen** für den Freizeit- und Tourismusverkehr: Welche IT-Lösungen (bspw. multimodale kundengerechte online Verkehrsinformationsdienste; Vernetzung der Reiseangebote, Optimierung und Verknüpfung von Mobilitätsdiensten; Information über vollständige Mobilitätsketten, insbesondere mit First- und Last-Mile-Angeboten und Park/Bike and Ride-Möglichkeiten; Vermittlung von Fahrgemeinschaften; Elektronische Benützens- und Verleihsysteme, etc.) tragen dazu bei, dass der öV, LV sowie die kombinierte Mobilität als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr an Attraktivität gewinnen? Bzw. wie erreichen wir eine bessere Auslastung der Fahrzeuge?

- **Parkierung / Parkplatzmanagement** im Freizeit- und Tourismusverkehr als Beitrag zur Reduktion von Fahrten und Parkflächen: Jede Fahrt mit einem Motorfahrzeug beginnt und endet auf einem Parkplatz. Verfügbarkeit und Bewirtschaftung von Parkplätzen sind demnach wichtige Bestimmungsgründe für die Verkehrs- und Raumordnungspolitik. Sie haben einen relevanten Einfluss auf das Verkehrsvolumen und auf den Treibstoffverbrauch der Schweiz.

Mit einer geeigneten Parkraumpolitik können der Modal Split, die Fahrzeugauslastung und die Zielwahl beeinflusst werden. Geschickte Lösungen tragen zur effizienteren Bodennutzung, zur Reduktion von Fahrten und somit zur Reduktion des Energieverbrauchs und zu Verbesserungen bei den Umweltbelastungen des Strassenverkehrs bei. Mit welchen Massnahmen erreichen wir eine markante Verbesserung gegenüber heute?

- **Nachhaltige Mobilität im ausserschulischen Bereich:** Mobilität begleitet Kinder seit der Geburt. Zuerst passiv, im Rahmen wie es die Eltern zulassen, wie die Eltern es vorleben. Im Schulalter werden die Kinder zunehmend selbst mobil. Die Anzahl Kinder, die per Auto von den Eltern zu den verschiedenen Aktivitäten, insbesondere zu ausserschulischen Aktivitäten (z.B. Fussballtraining, Pfadi, etc.) gefahren werden, steigt langsam aber stetig an. Dies ist aus mehreren Gründen negativ: Die Kinder verlieren so die Möglichkeit und lernen nicht, sich selbständig (zu Fuss, mit Velo, FäG oder ÖV) im Verkehr zurechtzufinden. Ebenso werden ihre sozialen Kontakte auf dem Weg zum Ort der Aktivität eingeschränkt und Bewegungsmangel gefördert.

Was braucht es (Infrastruktur, Angebote und Dienstleistungen, Sensibilisierung), damit sich die Kinder für ausserschulische Aktivitäten vermehrt aus eigener Muskelkraft fortbewegen? Wie erreichen wir eine markante Verbesserung gegenüber heute?

- **Weitere Themen:** Die vorhergehende Auflistung ist nicht abschliessend, weitere Themen im Schwerpunktbereich sind denkbar.

2.1.2 Ziele:

- Verlagerung des Modal Split zum öV, LV und kombinierter Mobilität;
- Bessere Auslastung von Fahrzeugen;

- Reduktion der freizeit- und ferienbedingten Fahrzeug- und z.T. auch Personenkilometer;
- Reduktion des Flächenbedarfs für den Freizeit- und Tourismusverkehr (inkl. Parkraum);
- Förderung der Gesundheit durch mehr Bewegung, weniger Lärm, weniger Stress, soziale Kontakte;
- Förderung des Landschaftserlebnisses und Reduktion der Landschaftseingriffe;
- Testen und einführen von innovativen Lösungen für einen nachhaltigen Freizeit- und Tourismusverkehr.

2.2 Projekteingaben offene Themen:

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 umfassendes Mobilitätsangebots;
- Weitere, wie beispielsweise Massnahmen im Bereich Parkplatzbewirtschaftung.

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 und zur effizienten Energieverwendung;
- Weitere.

Bei Technologieprojekten wird grundsätzlich eine Koordination mit der KTI, der Förderagentur für Innovation des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie angestrebt.

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

3. Auswahlkriterien:

Das Dienstleistungszentrum unterstützt primär innovative verkehrsträgerübergreifende Projekte, die ihre Wirkung in der Schweiz entfalten (Ausnahmen siehe Kap. 3.3). 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 der Gegenstand beziehungsweise die zu unterstützende Projektetappe genau definiert als auch realistische Umsetzungsperspektiven aufgezeigt werden.

3.1 Welche Kriterien muss ein Projekt erfüllen?

- Bereits zugesicherte und beantragte Bundesmittel sind zu deklarieren;
- **Gesamtprojektkosten** von **mindestens Fr. 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.

3.2 Gesuchstellende müssen die Erfolgsaussichten bei folgenden Kriterien darlegen:

- Innovations- und Marktpotenzial;
- Energieeffizienz- und CO₂-Reduktionspotenzial sowie keine negativen Auswirkungen auf andere Umweltbereiche;

- Positive Effekte für eine nachhaltige Verkehrspolitik, 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.).

3.3 Welche Projekte haben keine Aussicht auf Beiträge vom Dienstleistungszentrum?

- Projekte, deren Absender eine Umsetzung nicht gewährleisten können;
- Grundlagenforschung, sowie Jahres- oder Betriebsbeiträge an Organisationen;
- Betriebskosten, die nicht zum geförderten Projekt gehören;
- Projekte, die sich im Wesentlichen auf den Bau und Betrieb von Infrastrukturanlagen konzentrieren;
- Entwicklung von Fahrzeugen.

Geringe Aussichten haben Projekte, die primär auf Kommunikation und nicht auf eine konkrete Umsetzung ausgerichtet sind, insb. 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 wie z.B. über Agenturen von EnergieSchweiz finanziert werden und Projekte, die im Rahmen von CO₂-Kompensationsmassnahmen (u.a. Stiftung Klimarappen, Gaskombikraftwerke etc.) unterstützt werden, haben keinen Anspruch auf finanzielle Unterstützung.

4. Fristen:

Gesuchseingaben im Rahmen der 6. Ausschreibungsrunde müssen bis am **31. März 2011** eingereicht werden. **Die Laufzeit der Unterstützungsbeiträge der 6. Ausschreibungsrunde wird sich auf die Umsetzungsperiode 2011 und 2012 (Ausnahmen bis 2013 sind möglich) konzentrieren.** In diesem Zeitraum soll auch der Projektabschluss erfolgen.

5. Wie hoch sind die Beiträge?

Die **Gesamtprojektkosten** müssen **mindestens Fr. 50'000.-** betragen. Ausnahmen sind in begründeten Fällen möglich. Der **Höchstbeitrag** des Dienstleistungszentrums für **Umsetzungsprojekte** aus dem **offenen Themenkatalog** (siehe Kap. 2.2) beträgt **maximal 40% der Gesamtprojektkosten**. Bei Projekten, die den **Themenschwerpunkt** betreffen (siehe Kap. 2.1), kann der **maximale Anteil** des Dienstleistungszentrums auf **bis zu 60%** erhöht werden.

6. Wer kann ein Beitragsgesuch stellen?

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

7. Wie erfolgen Kosten- und Wirkungskontrolle?

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

8. Welche formalen Voraussetzungen sind zu beachten?

Die Gesuchsteller müssen Ihre Gesuche beim Bundesamt für Raumentwicklung ARE (Sektion Verkehrspolitik, 3003 Bern) mit folgendem vollständig ausgefüllten Gesuchsformular in siebenfacher Ausführung (inkl. Beilagen) einreichen.

Das Gesuchsformular steht unter

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

zur Verfügung.

Unvollständig ausgefüllte 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 ½ Monaten nach Eingabeschluss gefasst. Im Anschluss werden die Gesuchstellenden informiert und die unterstützten Projekte über Internet kommuniziert.

10. Wo erhalte ich weitere Informationen?

Ansprechpartner für Auskünfte ist:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Peter Schild

Sektion Verkehrspolitik

3003 Bern

Tel. +41 (0)31 322 55 55 / Email: peter.schild@are.admin.ch