



Erläuterungen zur Beantragung von Beiträgen aus dem Pendlerfonds auf Grundlage der Verordnung über den Pendlerfonds (780.300) des Kantons Basel-Stadt vom 20. August 2020

Stand: Oktober 2020

Allgemein:

Vollständige Gesuche inkl. aller geforderten Anlagen sind

- zu den zwei jährlichen Stichtagen 31. März und 30. September (eintreffend)
- an folgende Adresse einzureichen
- 1 Original „auf Papier“, Postadresse:

**Kanton Basel-Stadt - Bau- und Verkehrsdepartement
Amt für Mobilität
„Beitragsgesuch Pendlerfonds“
Dufourstrasse 40/50
Postfach
CH- 4001 Basel**

- 1 Exemplar elektronisch (als abgespeichertes Formular, digital unterzeichnet – nicht eingescannt, an mobilitaet@bs.ch, Betreff: Beitragsgesuch Pendlerfonds).

Das Formular zur Beitragsbeantragung und eigens dafür erstellte Unterlagen müssen in deutscher Sprache eingereicht werden, bestehende Originalunterlagen zu den Projekten müssen hingegen nicht zwingend übersetzt werden.

Diese Erläuterungen ergänzen die Verordnung über den Pendlerfonds vom 20. August 2020. Wir empfehlen dringend, vor dem Einreichen eines Gesuches, diese Verordnung zu studieren, da auf eine vollständige Wiederholung aller Bestimmungen hier verzichtet wird.

Eine Mehrfachförderung für ein und dasselbe Projekt z.B. durch wiederholte Antragsstellung ist ausgeschlossen. Möglich ist die Förderung für verschiedene Projektphasen (z.B. Investitionskosten sowie Betriebskosten). Die wiederholte Einreichung eines optimierten Projektes nach einer Ablehnung wegen Formfehlern steht dem Gesuchssteller prinzipiell offen.

Eine parallele **Förderung durch weitere Förderprogramme** (wie z.B. INTERREG, Infrastrukturfonds, GVFG ...) ist **kein Ausschlussgrund**. Entsprechende Beiträge bzw. Beitragsgesuche sind im Antrag klar auszuweisen bzw. zu erklären, warum eine mögliche Förderung über diese nicht angestrebt wird.

Erläuterung zu den im Beitragsformular geforderten Angaben:

Zu 1.) Der **Titel des Projektes** sollte kurz und selbsterklärend, aber aussagekräftig sein.

Zu 2.) **Gesuchssteller/in** können Private z. B. Unternehmen und öffentlich-rechtliche Körperschaften wie Gemeinden und Anstalten innerhalb und ausserhalb des Kantons sein. Bei der Angabe der Kontaktperson ist darauf zu achten, dass diese idealerweise zumindest

bis zum Abschluss der Förderung zur Verfügung steht. Da alle Unterlagen in deutscher Sprache sind, ist jemand mit entsprechenden Sprachkenntnissen zu empfehlen.

Sollte ein Projekt von mehreren Partnern gemeinsam umgesetzt bzw. finanziert werden, sind alle anzugeben. Die Aufnahme eines Auftragnehmers als Partner ist nicht zu empfehlen.

Zu 3.) Der Fondszweck ist durch die Bestimmungen des entsprechenden Gesetzesartikels („Parkierungsanlagen und Massnahmen zugunsten eines umweltverträglichen Pendlerverkehrs“) und die Pendlerfondsverordnung definiert. Für Projekte, die nur teilweise den genannten Kriterien entsprechen, kann ein anteilmässiges Beitragsgesuch gestellt werden. Unter diese Regelung fallen zum Beispiel Parkierungsanlagen, die sowohl über Abstellplätze für Park-and-Ride als auch solche für den lokalen Bedarf verfügen.

Beiträge aus dem Fonds werden nur an Projekte bezahlt, die, zumindest teilweise, im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel gemäss Definition der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel liegen (Perimeter siehe: <http://www.pendlerfonds.ch>).

Bereits realisierte Projekte sind von einer Beitragsvergabe ausgeschlossen. Der Bau- oder Betriebsbeginn kann jedoch - auf eigenes Risiko des Gesuchstellers - im Zeitraum zwischen der Gesuchstellung (Stichtag) und dem Entscheid über eine Beitragsvergabe liegen. Ein Entscheid zur Beitragsvergabe wird innerhalb von vier Monaten nach dem Stichtag angestrebt.

In erster Linie sollen Beiträge an Investitionsprojekte bezahlt werden, die zu einer dauerhaften Reduktion der Strassenverkehrsleistung (= zurück gelegte Fahrzeugkilometer) oder der öffentlichen Parkierungsvorgänge im Kanton Basel-Stadt führen. Der Nachweis dieser Wirkung obliegt dem Gesuchsteller. Mögliche Projekte werden in der Verordnung beispielhaft aufgezählt, wobei bei den Investitionsprojekten diese bewusst nicht abschliessend ist, um weitere sinnvolle Projekte nicht von einer Mitfinanzierung auszuschliessen.

Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Anlagen sind auch als temporäre Massnahmen explizit beitragsberechtigt. Hier sind in erster Linie Anlagen für wiederkehrende Veranstaltungen mit einem grösseren Besucheraufkommen wie z.B. Messen oder grosse Sportveranstaltungen gemeint. Anlagen für einen einmaligen Gebrauch werden nicht explizit ausgeschlossen, solche Anlagen führen aber in der Regel nicht zur verlangten dauerhaften Reduktion der Verkehrsleistung und haben deshalb nur geringe Chancen auf Beiträge.

Bei Projekten in denen Beiträge sowohl für Investitionen als auch für Betrieb beantragt werden sollen, sind zwei getrennte Anträge einzureichen, dabei ist jedoch auf die inhaltliche Verknüpfung der beiden Projekte hinzuweisen und dies anzugeben. Die Förderung des Investitionsteils löst keinen Anspruch auf eine Förderung der Betriebskosten aus und umgedreht. Beide Anträge werden separat beurteilt.

Hinweise zu Beiträgen an Investitionskosten nach § 3

Allgemeine Verkehrsstudien sowie der Unterhalt und die Sanierung bestehender Angebote sind von einer Beitragsvergabe ausgenommen. Die Kosten für die Gesuchserstellung sind nicht förderfähig.

Ein **Finanzierungsplan** ist zwingend einzureichen. Der **Finanzierungsplan** muss neben der Angabe zu den Gesamtkosten auch die Verteilung auf allfällige weitere Kofinanzierer sowie den beantragten Pendlerfondszuschuss ausweisen. Eine vollständige Sicherung aller Finanzanteile zum Zeitpunkt der Gesuchstellung ist jedoch nicht erforderlich, allerdings

sollte deren aktueller Status erwähnt werden. Zum Zeitpunkt der rechtlichen Sicherung weiterer Finanzierungsanteile (z.B. Zuschusszusagen Dritter) ist jedoch dieser Nachweis **unaufgefordert** nachzureichen.

Der Finanzierungsplan muss die Kosten ausweisen. **Zudem ist in Jahrestrenchen auszuweisen, wann die Kosten voraussichtlich anfallen.**

Unter Betrieb ist nicht der Unterhalt von Infrastrukturanlagen gemeint. Zusätzliche Unterlagen zur **Betriebsphase** sind bei Projekten mit geplanter Bewirtschaftung einer Infrastruktur, z.B. Vermietung von Park-and-Ride-Parkplätzen oder Veloboxen, einzureichen. Sie müssen es dem Beitragsgeber ermöglichen, die Betriebssicherheit abzuschätzen und die gesuchskonforme Nutzung der Anlage zu belegen. Dies ist erforderlich, damit nur solche Projekte mitfinanziert werden, die eine hohe Wahrscheinlichkeit für einen dauerhaften, mit den Gesuchunterlagen konformen Betrieb gewährleisten können. Mit Betrieb ist hier **nicht Unterhalt** einer Infrastrukturanlage gemeint.

Die Unterlagen müssen deshalb die Verantwortlichkeiten für die Betriebsphase aufzeigen und die anfallenden Kosten und Einnahmen abschätzen. Zudem ist anzugeben, mit welchen Mitteln eine gesuchskonforme Nutzung der Anlage sichergestellt wird. D.h. für eine Park-and-Ride-Anlage ist z.B. aufzuzeigen, wie sichergestellt wird, dass in der Anlage tatsächlich Park-and-Ride-Nutzer mit dem Ziel Basel parkieren und nicht mit einem lokalen oder einem anderen Ziel. Für alle Beitragsgesuche, die Auto-Parkplätze enthalten, ist zudem zwingend die Bewirtschaftungsform (zeitliche und finanzielle Aspekte) darzustellen. Bei Infrastrukturprojekten des ÖV gehören zum Beschrieb der Betriebsphase zwingend auch Angaben zum geplanten Angebot und zu dessen Finanzierung.

Der Finanzierungsplan sowie falls relevant der Beschrieb der Betriebsphase sind zwingend der Beantragung von Beiträgen aus dem Pendlerfonds beizufügen. Ohne Anlage dieser Dokumente wird der Antrag nicht bearbeitet.

Hinweise zu Beiträgen zu Betriebskosten nach § 4

Auf 3 Jahre zeitlich befristete Beiträge an **Betriebskosten** werden im Sinne einer Anschubfinanzierung an Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs unter den in § 4 definierten Randbedingungen bzw. den in der Pendlerfondsverordnung **explizit aufgeführten** Fällen gezahlt. Der vorgesehene Betrieb ist durch den Businessplan zu erläutern. Falls der Gesuchsteller (z.B. der Aufgabenträger des ÖV oder bei Arbeitnehmertransporten ein privates Unternehmen) vom Betreiber (Transportunternehmen) abweicht ist dieser hier (incl. Adresse und Angabe eines Ansprechpartners) zu benennen.

Eine frühzeitige Abstimmung mit den verantwortlichen Behörden wegen Konzessionierung bzw. Bewilligung, zum Einbezug in das Tarifsysteem und Nutzung der Haltestelleninfrastruktur wird empfohlen und muss nachgewiesenermassen positive Ergebnisse erbracht haben, d.h. eine Bewilligung bzw. Konzessionierung muss grundsätzlich möglich sein. Es ist zu belegen, dass das neue Angebot keine bestehenden oder in den nächsten drei Jahren geplanten ÖV-Verbindungen kannibalisiert. Das Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs hat zu belegen, dass ausreichende Fahrzeuge und Personal für den Betrieb verfügbar sind bzw. bei einer Förderung bis zur Betriebsaufnahme kurzfristig bereitgestellt werden können. Zudem sind Referenzen für einen vergleichbaren ÖV-Betrieb vorzulegen.

In Ergänzung zu jenem ersten Absatz zu den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind Betriebskostenzuschüsse auch für Anbieter von Sharingdiensten möglich. Diese Zuschüsse sind auf einen Zeitraum von maximal fünf Jahren befristet. Bei solchen Betriebszuschüssen handelt es nicht um eine reine Anschubfinanzierung.

Zu 4.) Neben dem **Kurzbeschreibung im Formular** muss **als Beilage** ein **ausführlicher Beschreibung** des Projektes beigefügt werden. Dieser Beschreibung stellt neben dem Nachweis des Nutzens die wichtige Grundlage zur fachlichen Bewertung des Vorhabens dar. Der notwendige Detaillierungsgrad des Projektbeschreibs hängt vom Planungsstand und der Projektgrösse ab. Unumgänglich sind insbesondere Angaben, die Einfluss auf die Anzahl der möglichen Nutzer (und damit des durch den Gesuchsteller zu ermittelnden quantifizierten Nutzens – siehe 6.) eines Projektes haben wie z.B. die Platzanzahl einer Bike&Ride-Anlage. Grundsätzlich werden hier keine eigenständigen Unterlagen erwartet, sondern die relevanten im Rahmen der Projektentwicklung erarbeiteten Pläne und Berichte. Es sind alle Unterlagen einzureichen, d. h. auch die übergeordneten Pläne und Konzepte, um die Angaben zum Projektnutzen und den weiteren Auswirkungen des Projektes zu plausibilisieren.

Neben der reinen Projektdarstellung werden auch Angaben zum Projektstand („Ausführungsreife“), zur Berücksichtigung in amtlichen Planwerken, zum Vorliegen von Bewilligungen und Angaben zu den Kosten erwartet. Zudem muss die genaue Lage des Projektes beschrieben werden.

Ein **Zeitplan** ist zwingend einzureichen. Diesem müssen Baubeginn und –ende sowie den geplanten Inbetriebnahmezeitpunkt entnommen werden können. **Bereits realisierte Projekte sind von einer Beitragsvergabe ausgeschlossen.** Der Bau- oder Betriebsbeginn kann jedoch - auf eigenes Risiko des Gesuchstellers - im Zeitraum zwischen der Gesuchstellung (Stichtag) und dem Entscheid über eine Beitragsvergabe liegen. Bei Veränderungen ist ein **aktualisierter Plan unaufgefordert** nachzureichen. Der Zeitplan muss möglichst genaue Aussagen zur geplanten Umsetzung und hierfür erforderliche Meilensteine (z.B. Zusage von weiteren Finanzierungsanteilen, parlamentarische Entscheide, Bewilligungen...) enthalten. Grundsätzlich steht es dem Gesuchsteller frei, zu welchem Zeitpunkt er ein Projekt für eine Mitfinanzierung einreicht. Eine frühzeitige Einreichung kann im Erfolgsfall beim Projektträger zu einer finanziellen Sicherheit führen. Allerdings besteht bei einer frühzeitigen Einreichung das Risiko, dass der Nutzen zu wenig plausibel nachgewiesen werden kann und dass nachträgliche Kostensteigerungen nicht mitfinanziert werden können.

Zu 5.) Der **gewünschte Beitrag** ist in CHF anzugeben. Die gesprochenen Beiträge werden als Pauschalen in CHF unabhängig von Veränderungen der Projektkosten und unabhängig von der Teuerung, von unterschiedlichen Mehrwertsteuersätzen und von Wechselkurschwankungen ausbezahlt. Der gewünschte Beitrag darf gemäss §6 der Pendlerfondsverordnung bei Projekten ausserhalb des Kantons Basel-Stadt maximal 50% der Gesamtkosten betragen, nominal werden pro Projekt in der Regel maximal CHF 2 Mio. vergeben. Die Abschätzung des gewünschten Beitrags ist Sache des Gesuchstellers. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass der Anteil der Beitragshöhe an den Gesamtkosten sich nach dem Gesamtverhältnis von Nutzen und Kosten des eingereichten Projektes für den Kanton Basel-Stadt und insgesamt richtet. Für ein sehr gutes Projekt mit grossem Bezug zu Basel können bis zu 50% der Gesamtkosten bewilligt werden. Für Projekte, die neben Basel viele weitere Nutzniesser haben und deren Gesamtwirkung im Kanton Basel-Stadt nur schwach ist, kann der relative Beitrag auch deutlich geringer sein. Die **Gesamtkosten** müssen angegeben werden

Der absolute Beitrag in CHF wird insbesondere an der nachgewiesenen eingesparten Strassenverkehrsleistung (in pro Jahr eingesparten Fahrzeugkilometern) und/oder der Anzahl vermiedener Parkierungsvorgänge auf Allmend, d.h. im öffentlichen Strassenraum pro Jahr im Kanton Basel-Stadt bemessen.

Es ist zu beachten, dass die Vergabe von Geldern aus dem Pendlerfonds eine freiwillige Leistung des Kantons Basel-Stadt darstellt und kein Rechtsanspruch auf Beitragsgewäh-

rung besteht. Auch wenn ein Projekt sämtliche Kriterien erfüllt, kann ein Beitrag z.B. aufgrund fehlender Fondsmittel verweigert werden.

Die **Gesamtkosten** sind falls erforderlich aus der Originalwährung in CHF umzurechnen und zwar incl. der jeweiligen im Projekt anfallenden Mehrwertsteuer („Bruttokosten“). Die Zeitpunkte der Auszahlung(en) werden nach der Beitragsvergabe gemeinsam mit dem Gesuchsteller ausgehandelt und in einer Vereinbarung vertraglich festgehalten. Die Angabe des **Zeitpunktes des frühesten Mittelbedarfs** hilft Gesuchsteller wie Geschäftsstelle bei der Finanzplanung. Die Auszahlung erfolgt grundsätzlich entsprechend dem Projektfortschritt, berücksichtigt aber auch die Verfügbarkeit der Fondsmittel. Die Auszahlung der ersten Rate erfolgt in der Regel erst nach Vorliegen aller für das Projekt erforderlichen Bewilligungen.

Zu 6.) Dem **Nachweis des quantifizierten Nutzens** kommt neben dem Einhalten der formalen Bedingungen wie z.B. Lage im Perimeter der aktuellen trinationalen Agglomeration Basel die grösste Bedeutung bei der fachlichen Bewertung der Beitragsgesuche zu. Es wird daher dem Gesuchsteller empfohlen, hierauf besondere Sorgfalt zu verwenden.

Ziel des Pendlerfonds ist die Förderung von Projekten, die zu einer dauerhaften Reduktion der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs (= zurück gelegte Fahrzeugkilometer) und/oder Parkvorgänge im öffentlichen Strassenraum (=Allmend) **im Kanton Basel-Stadt** führen. D.h. als quantifizierter Nutzen soll nur jener im Perimeter des Kantons Basel-Stadt angesetzt werden. Nur dieser Nutzen wird berücksichtigt und **nicht** die eingesparten Fahrzeugkilometer insgesamt z.B. zwischen einer Anlage jenseits der Kantongrenze und dem Kantonsgebiet.

Es wurde ganz bewusst in der Verordnung kein Verfahren zum Nutznachweis vorgeschrieben, sondern die **quantitative** Ermittlung wird prinzipiell dem Gesuchsteller überlassen. Der Nutznachweis sollte aber dem Stand der Technik der Verkehrsplanung entsprechen, plausibel und ohne aufwändige Überprüfungen nachvollziehbar sein. Zudem besteht ein Zusammenhang zur Projektgrösse bzw. zum beantragten Beitrag: die Verfahren können daher von einfachen Abschätzungen z.B. für kleine Bike-and-Ride-Projekte zu expliziten Verkehrsmodellberechnungen für grosse Park-and-Ride-Anlagen gehen.

Es wird dem Gesuchsteller empfohlen, die Anlage „**Ausgewählte Beispiele der Ermittlung des quantitativen Nutzen im Kanton Basel-Stadt für Gesuchsteller**“ als Anregung zu Rate zu ziehen. Bei den aufgeführten Nutzenermittlungen handelt es sich jedoch **nicht** um **vorgeschriebene Rechenverfahren**, sondern um **Beispiele** für **plausible Abschätzungen** entsprechend der Grösse und Komplexität eines Projektes. Es wird empfohlen, eigene Annahmen soweit als möglich zu belegen z.B. durch die Angabe von Quellen oder durch das Vorlegen (der Rohdaten) eigener Erhebungen.

Neben den positiven Wirkungen für den Kanton Basel-Stadt sind **alle** weiteren positiven wie negativen verkehrlichen Wirkungen zu beschreiben. Im Weiteren sind auch zu erwartende Auswirkungen nicht verkehrlicher Art anzugeben (z.B. raumplanerische Aspekte, Umweltaspekte etc.).

Für Projekte, die nur teilweise einen Nutzen für den Kanton Basel-Stadt aufweisen z.B. eine Buslinie oder ein Park-and-Ride-Anlage, die Pendlerverkehren Richtung Basel, aber auch in Richtung anderer Pendlerziele dient, kann ein anteilmässiges Beitragsgesuch gestellt werden. Der Nutzenanteil für den Kanton Basel-Stadt ist durch den Gesuchsteller begründet abzuschätzen.

Der Beitragsgeber kann den Beitrag unter **Auflagen** vergeben sowie **Unterlagen zur Umsetzungskontrolle** beim Beitragsempfänger einfordern. Hierunter fallen explizit auch

ex-post-Erhebungen, die überprüfen, ob der prognostizierte Nutzen für den Kanton Basel-Stadt tatsächlich eingetreten ist bzw. die nachweisen, dass die Verkehrsanlage oder der ÖV-Betrieb gesuchskonform genutzt wird. Bei Abweichungen von den Vorgaben können Beitragsleistungen eingestellt oder zurückgefordert werden. Eine nachträgliche Anhebung des Beitrags bei einem ermittelten höheren Nutzen ist hingegen ausgeschlossen.