



Erläuterungen zur Beantragung von Beiträgen aus dem Mobilitätsfonds auf Grundlage der Verordnung über den Mobilitätsfonds (780.300) des Kantons Basel-Stadt vom 27. Juni 2023

Allgemeine Informationen:

Vollständige Gesuche inkl. aller geforderten Anlagen sind elektronisch an mobilitaet@bs.ch mit dem Betreff «Beitragsgesuch Mobilitätsfonds» einzureichen. Das Gesuchformular ist digital auszufüllen und mit einer rechtsgültigen digitalen Unterschrift zu versehen. Alternativ ist auch eine Einreichung auf Papier (an Amt für Mobilität, Geschäftsstelle Mobilitätsfonds, Dufourstrasse 40, Postfach 4001 Basel) möglich.

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

Gemäss § 1 und 2 Mobilitätsfondsverordnung können Beiträge innerhalb der trinationalen Agglomeration Basel zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität geleistet werden. Der Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel wird durch die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel definiert und ist auf der Website des Mobilitätsfonds einsehbar. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Beiträge aus dem Mobilitätsfonds. Zudem kann die Beitragsvergabe unter Auflagen erfolgen.

Für vollständige Gesuche, die vor den beiden jährlichen Stichtagen am 31. Januar und 31. Juli eingereicht werden, erfolgt die Behandlung durch den Mobilitätsfondsrat in der Regel zum nächsten ordentlichen Termin (jeweils im Mai und November). Für Gesuche, die zwischen dem Stichtag und dem ordentlichen Termin eingereicht werden, kann eine Behandlung nicht garantiert werden. Zudem bleibt dem Mobilitätsfonds das Recht vorbehalten, eingereichte Gesuche für Überarbeitungen und Präzisierungen zurückzuweisen. Nach erneuter Einreichung von Gesuchen besteht kein Anspruch auf eine Behandlung durch den Mobilitätsfondsrat bei der nächsten Sitzung, sofern der entsprechende Stichtag bereits vergangen ist. Bis zur definitiven Genehmigung der Beiträge ist nach der Fondsratssitzung für Gesuche in der Kompetenz des Regierungsrates (über 200'000 Franken) mit weiteren 3-4 Monaten und für Gesuche in der Kompetenz des Grossen Rates (über 1.5 Mio. Franken) mit weiteren 6-12 Monaten zu rechnen.

Bereits realisierte Projekte und Projekte in der Umsetzung sind von einer Beitragsvergabe für Planungs- und Investitionskosten ausgeschlossen. Das Beitragsgesuch muss vor Baubeginn bei der Geschäftsstelle eintreffen. Der Baubeginn kann allerdings – auf eigenes Risiko der Gesuchstellerin / des Gesuchstellers – im Zeitraum zwischen der Gesuchstellung und dem Entscheid über eine Beitragsvergabe liegen.

Eine parallele Förderung durch andere Förderprogramme (z.B. INTERREG, Agglomerationsprogramm, GVFG) ist zulässig. Entsprechenden Beiträge bzw. Beitragsgesuche sind im Gesuch klar auszuweisen bzw. ist zu begründen, warum eine mögliche Förderung über diese Programme nicht angestrebt wird.

Diese Erläuterungen ergänzen die Verordnung über den Mobilitätsfonds vom 27. Juni 2023. Es wird empfohlen, vor der Gesuchseinreichung auch den Verordnungstext zu konsultieren, da im Rahmen der Erläuterung auf eine vollständige Wiederholung aller Bestimmungen verzichtet wird.

Erläuterung zu den im Gesuchformular geforderten Angaben:

1. Titel des Projektes

Der **Titel des Projektes** sollte kurz, selbsterklärend und aussagekräftig sein.

2. Gesuchsteller/in

Gesuchsteller/in können Private (z.B. Unternehmen) sowie öffentlich-rechtliche Einrichtungen und Gebietskörperschaften ausserhalb der Kantonsverwaltung (z.B. Gemeinden) sein. Ebenfalls antragsfähig ist der Kanton Basel-Stadt selbst. Bei der Angabe der **verantwortlichen Kontaktperson** ist darauf zu achten, dass diese idealerweise bis zum Abschluss der Förderung zur Verfügung steht und über ausreichende Deutschkenntnisse verfügt.

Wird ein Projekt von **mehreren Partner/innen** umgesetzt resp. finanziert, sind diese in der Anlage «Projektbeschreibung» (vgl. Erläuterungen zu 3D) aufzuführen. Es wird nicht empfohlen, einen Auftragnehmer / eine Auftragnehmerin als Partner/in aufzunehmen.

3A). Kurzbeschreibung des Projektes

Im **Kurzbeschreibung** sollen das Projekt und die wichtigsten Eckwerte kurz und prägnant zusammengefasst werden. Ausführliche Erläuterungen zum Projekt sind in der Anlage «Projektbeschreibung» (vgl. Erläuterungen zu 3D) zu erbringen.

3B). Projekt- und Beitragsart

In jedem Beitragsgesuch ist exakt eine Projektart und eine Beitragsart anzugeben. Die **Projektarten** sind wie folgt definiert:

- **Projekte Dritter** sind gemäss § 3 Mobilitätsfondsverordnung Projekte, die nicht in die Zuständigkeit des Kantons fallen. Gesuchsteller/in können Private sowie öffentlich-rechtliche Einrichtungen oder Gebietskörperschaften ausserhalb der Kantonsverwaltung sein. Bei Projekten Dritter geht es um die Mitfinanzierung der Projektumsetzung. Sie sind damit insbesondere von der Projektentwicklungen abzugrenzen. Gemäss § 4 und 5 Mobilitätsfondsverordnung können Mobilitätsprojekte mitfinanziert werden, die zu einer Verbesserung des Gesamtverkehrssystems im Kantonsgebiet führen. Nicht mitfinanziert werden bereits umgesetzte Projekte (vgl. auch Angaben zum Zeitplan), Konzepte ohne konkrete Umsetzungsabsicht, Instandhaltungs- und Erhaltungsprojekte sowie reine Forschungs- oder Kommunikationsprojekte.
- **Projekte Basel-Stadt** sind gemäss § 7 Mobilitätsfondsverordnung Projekte, deren Planung und Umsetzung der Kanton Basel-Stadt verantwortet. Gesuchsteller/in kann dementsprechend einzig eine Dienststelle des Kantons Basel-Stadt sein. Gemäss § 8 und 9 Mobilitätsfondsverordnung sind neuartige, noch nicht oder wenig erprobte Projekte, die zu einer Verbesserung des Gesamtverkehrssystems im Kantonsgebiet führen, beitragsfähig. Nicht finanziert werden Konzepte ohne konkrete Umsetzungsabsicht, erprobte Infrastrukturprojekte, Instandhaltungs- und Erhaltungsprojekte sowie weitere verpflichtende Daueraufgaben des Kantons.
- **Projektentwicklungen** dienen gemäss § 11 Mobilitätsfondsverordnung dazu, Ideen für Projekte weiterzuentwickeln und zu konkretisieren, damit deren Eignung für den Mobilitätsfonds evaluiert werden kann. Projektideen können z.B. durch Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsabklärungen, Vorstudien oder Vorprojekte konkretisiert werden. Gesuchsteller/in können Private, öffentlich-rechtliche Einrichtungen und Gebietskörperschaften ausserhalb der Kantonsverwaltung sowie Dienststellen des Kanton Basel-Stadt sein. Sobald Projektideen ausreichend entwickelt sind und deren Eignung für den Mobilitätsfonds nachgewiesen ist, werden diese in Projekte Dritter oder Projekte Basel-Stadt umgewandelt. Gemäss § 12 Mobilitätsfondsverordnung können Projektideen dann unterstützt werden, wenn sie den Anforderungen für Projekte Dritter oder Projekte Basel-Stadt entsprechen oder wenn aus diesen konkrete Projekte Dritter oder Projekte Basel-Stadt ableitbar sind.

Gemäss § 1 Abs. 2 Mobilitätsfondsverordnung können Beiträge an Planungs-, Investitions- und Betriebskosten geleistet werden. Die **Beitragsarten** sind wie folgt definiert:

- Beiträge an **Projektentwicklungskosten** beziehen sich einzig auf die Projektart «Projektentwicklungen» (vgl. oben genannte Projektarten). Darunter werden grundsätzlich Planungskosten verstanden, die im Rahmen von Projektideen anfallen. Sind Projektideen ausreichend entwickelt und deren Eignung für den Mobilitätsfonds nachgewiesen, können durch ein weiteres Gesuch Beiträge an Planungs- und Investitionskosten oder an Betriebskosten beantragt werden.
- Beiträge an **Planungs- und Investitionskosten** können für Projekte Dritter und Projekte Basel-Stadt beantragt werden. Diese Beiträge sind einmalig. Folgt auf die Realisierung des Projektes eine Betriebsphase, können durch ein weiteres Gesuch Beiträge an Betriebskosten beantragt werden.
- Beiträge an **Betriebskosten** können für Projekte Dritter und Projekte Basel-Stadt beantragt werden. Unterhalts- und Instandhaltungskosten gelten nicht als Betriebskosten. Gemäss § 17 Mobilitätsfondsverordnung sind wiederkehrende Beiträge an jährliche Betriebskosten in der Regel auf 4 Jahre begrenzt. Allerdings kann die Beitragsdauer durch die Einreichung eines weiteren Gesuchs jeweils um 4 Jahre verlängert werden. Sofern der Projekterfolg einzig durch eine längere Beitragsdauer gesichert werden kann, ist die zuständige Behörde ausnahmsweise befugt, eine längere Beitragsdauer festzusetzen. Die Gesuchstellerin / der Gesuchsteller muss eine solche Verlängerung der Beitragsdauer präzise begründen und die Risiken für den Projekterfolg ohne Verlängerung aufzeigen.
- Es besteht die Möglichkeit, sowohl Beiträge an **Planungs- und Investitionskosten** als auch an **Betriebskosten** zu beantragen. Beide Beitragsarten können im Rahmen desselben Gesuchs beantragt werden. Die Prüfung durch die Geschäftsstelle des Mobilitätsfonds und den Mobilitätsfondsrat erfolgt allerdings separat. Die Förderung des Planungs- und Investitionsteils durch den Mobilitätsfonds führt zu keinem Anspruch auf eine Förderung des Betriebsteils und umgekehrt. Entsprechend ist bei Gesuchen für Beiträge an Planungs- und Investitionskosten sowie für Beiträge an Betriebskosten auf eine präzise inhaltliche Trennung zu achten. Weitere Anmerkungen zur inhaltlichen Trennung folgen bei den Erläuterungen zu 3C) und 3D).

3C). Beitragshöhe

Es müssen einzig Angaben für die in 3B) angegebene Beitragsart gemacht werden. Werden sowohl Beiträge an Planungs- und Investitionskosten als auch Beiträge an Betriebskosten beantragt, sind für beide Beitragsarten sämtliche Angaben zu machen.

Unabhängig von der Beitragsart ist jeweils der **gewünschte Beitrag** und der **Zeitpunkt des frühesten Mittelbedarfs** anzugeben. Die genauen Auszahlungsmodalitäten im Falle einer Beitragsvergabe werden von der Gesuchstellerin / dem Gesuchsteller und dem Mobilitätsfonds nach Abschluss der Gesuchphase gemeinsam festgelegt. Hinsichtlich der gewünschten Beitragshöhe sind folgende Bedingungen zu berücksichtigen:

- Der gewünschte Beitrag ist in **CHF** anzugeben. Gesuche in Fremdwährungen werden nicht angenommen. Die gesprochenen Beiträge werden in der Regel als Pauschalen in CHF unabhängig von Veränderungen der Projektkosten und unabhängig von der Teuerung, von unterschiedlichen Mehrwertsteuersätzen und von Wechselkursschwankungen ausbezahlt.
- Gemäss § 6 Mobilitätsfondsverordnung richtet sich die Beitragshöhe bei **Projekten Dritter** nach dem erwarteten Nutzen für das Gesamtverkehrssystem auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt. Dabei gilt es zu unterscheiden, ob das Projekt der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung oder der Verkehrsverbesserung dient:
 - 1) Bei Projekten zur **Verkehrsvermeidung** können maximal **60% der Gesamtkosten** durch den Mobilitätsfonds mitfinanziert werden. Bei diesen Projekten steht die Reduktion der Fahrtenanzahl – insbesondere von Autos, Lieferwagen oder Lastwagen – im Zentrum. Mögliche Beispiele sind Fahrgemeinschaften, Anrufsammeltaxis oder intelligente Liefersysteme.
 - 2) Bei Projekten zur **Verkehrsverlagerung** können maximal **40% der Gesamtkosten** durch den Mobilitätsfonds mitfinanziert werden. Bei diesen Projekten steht die Verlagerung auf umweltfreundliche

Verkehrsmittel (d.h. emissionsarme, ressourcen- und klimaschonende sowie flächeneffiziente Verkehrsmittel) im Zentrum. Mögliche Beispiele sind Verkehrsdrehscheiben, Mobility-as-a-Service-Angebote, Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen, Angebotsausbauten des öffentlichen Verkehrs oder des Fuss- und Veloverkehrs, City-Logistik oder Sharing-Systeme.

- 3) Bei Projekten zur **Verkehrsverbesserung** können maximal **20% der Gesamtkosten** durch den Mobilitätsfonds mitfinanziert werden. Bei diesen Projekten steht die Reduktion der negativen Wirkungen des Verkehrs im Zentrum. Mögliche Beispiele sind die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten oder die Verlagerung von Parkplätzen aus dem Strassenraum in Quartierparkings.

Bei der Festlegung des gewünschten Beitrages ist darauf zu achten, dass der **maximale Beitragssatz** nicht überschritten wird. Bei einigen Projekten Dritter wird die Zuordnung zu einem der oben genannten Verwendungszwecke nicht eindeutig sein. Bei diesen Mischprojekten gilt der **Hauptverwendungszweck**. Im Zweifelsfall wird empfohlen, die Geschäftsstelle des Mobilitätsfonds vor der Gesuchstellung zu kontaktieren.

- Werden im Rahmen von **Projekten Dritter** Beiträge an **Betriebskosten** beantragt, so ist sowohl der gewünschte jährliche Beitrag als auch der gewünschte Totalbeitrag über die gesamte Beitragsdauer anzugeben. Dementsprechend ist ebenfalls anzugeben, für wie viele Jahre ein Beitrag beim Mobilitätsfonds beantragt wird (Beitragsdauer).
- Gemäss § 10 Mobilitätsfondsverordnung gibt es für **Projekte Basel-Stadt** kein definierter Beitragssatz. Gemäss den Erläuterungen zur Mobilitätsfondsverordnung können Sachkosten vollständig durch den Mobilitätsfonds finanziert werden. Bestehende kantonsinterne Personalmittel können hingegen nicht via Mobilitätsfonds abgerechnet werden. Projekte, die die Kantonsgrenze überschreiten, können für die ausserkantonalen Teile über die Projektgesuche Dritter mitfinanziert werden.
- Gemäss § 13 Mobilitätsfondsverordnung wird pro **Projektidee** (Beiträge an Projektentwicklungskosten) ein Maximalbeitrag in der Höhe von nominal **Fr. 200'000** vergeben. Für Projektideen, die ausserhalb des Kantons liegen, beträgt die Finanzierung maximal 50% der nachgewiesenen Kosten (vgl. Kosten des anstehenden Planungsschritts). Für Projektideen innerhalb des Kantons Basel-Stadt kann die Finanzierung auch über 50% der nachgewiesenen Kosten betragen (bis zu 100%). Die Finanzierung von Projektideen, die sowohl inner- als auch ausserhalb des Kantons liegen, bemisst sich nach dem Perimeter und dem erwarteten Nutzen für das Gesamtverkehrssystem im Kantonsgebiet.

Weitere Angaben sind **abhängig von der Beitragsart** zu machen:

- Bei Beiträgen an **Projektentwicklungskosten** müssen sowohl die Kosten des anstehenden Planungsschritts als auch die geschätzten Gesamtkosten des Projektes angegeben werden. Die **Kosten des anstehenden Planungsschritts** beziehen sich dabei auf die mit der Projektentwicklung zusammenhängenden Kosten. So sind zum Beispiel die Kosten für die Erstellung einer Machbarkeits- oder Vorstudie einzutragen. Die **geschätzten Gesamtkosten** beziehen sich auf das gesamte Projekt und beinhalten neben den Projektentwicklungskosten auch später folgende Planungs- und Investitionskosten. Da in vielen Fällen detaillierte Kostenschätzungen erst nach Abschluss der Projektentwicklung vorliegen, ist eine grobe Einschätzung der Gesamtkosten ausreichend. Es kann auch eine Spannweite eingetragen werden.
- Bei Beiträgen an **Planungs- und Investitionskosten** sind die **Gesamtkosten des Projektes** (Höhe der Gesamtinvestition inkl. Planungskosten) zu nennen. Wenn ein Projekt aus mehreren Teilprojekten besteht und Beiträge vom Mobilitätsfonds nur für eines der Teilprojekte beantragt werden, sollten lediglich die Kosten dieses Teilprojektes als Gesamtkosten angegeben werden. Auf die weiteren nicht durch den Mobilitätsfonds mitfinanzierten Teilprojekte ist im Projektbeschrieb hinzuweisen (vgl. Erläuterungen zu 3D).
- Bei Beiträgen an **Betriebskosten** sind die **jährlichen Gesamtbetriebskosten** auszuweisen. Dabei handelt es sich um die gesamten mit dem Projekt zusammenhängenden Brutto-Aufwände¹, die für den Betrieb anfallen. Nicht als Betriebskosten gelten Unterhalts- und Instandhaltungskosten. Dauert eine

¹ D.h. die gesamten Betriebsausgaben, auch wenn Teile davon durch Nutzungsgebühren oder andere Einnahmequellen abgedeckt sind.

Betriebsphase weniger als ein Jahr (z.B. bei einem Pilotprojekt), so sind die gesamten Betriebskosten während dieser Zeitspanne anzugeben.

- Alle Kosten müssen in CHF angegeben werden. Liegen Kosteneinschätzungen in Fremdwährungen vor, so ist eine Umrechnung in CHF vorzunehmen.

3D). Notwendige Unterlagen

Je nach beantragter Beitragsart sind dem Gesuch unterschiedliche Unterlagen beizulegen. Die angekreuzten Unterlagen müssen dabei **zwingend** eingereicht werden. Dabei gilt es zu beachten, dass bei Gesuchen, die sowohl Beiträge an Planungs- und Investitionskosten als auch an Betriebskosten betreffen, sämtliche Dokumente für beide Beitragsarten einzureichen sind. Liegen weitere Dokumente vor, die nicht explizit verlangt werden, die aber zum Verständnis des Projektes beitragen, können diese ebenfalls als Anhang eingereicht werden.

Im Gesuchformular ist für alle Unterlagen eine **Anlage-Nummer** zu definieren. Diese muss im Dokumentennamen der entsprechenden Anlage klar ersichtlich und eindeutig sein. Es besteht die Möglichkeit, verschiedene Unterlagen zu kombinieren. So kann zum Beispiel der Zeitplan im Projektbescrieb integriert werden. Dies ist entsprechend im Gesuchformular unter Verwendung der gleichen Anlage-Nummer auszuweisen. Zudem sollten die eingereichten Dokumente so strukturiert sein, dass die inhaltliche Zuordnung zu den verlangten Unterlagen nachvollziehbar ist (z.B. durch die Verwendung von entsprechenden Titeln und Untertiteln).

Nachfolgend werden für sämtliche Unterlagen die **inhaltlichen Anforderungen** erläutert:

- Ein ausführlicher **Projektbescrieb** ist für alle Projekte und Projektideen zwingend. Dieser Bescrieb muss neben weiteren Projektbeteiligten die wichtigsten Grundlagen und Eckwerte zur fachlichen Beurteilung des Gesuchs, insbesondere auch die genaue Verortung des Projektes (Lage und Wirkungsbereich), beinhalten. Der notwendige Detaillierungsgrad des Projektbescriebes hängt vom Planungsstand und der Projektgrösse ab. Grundsätzlich werden keine eigenständigen Unterlagen erwartet. Einzureichen sind die im Rahmen der Projektentwicklung erarbeiteten Dokumente, insbesondere Pläne und Berichte. Bei Gesuchen für Projektideen reicht ein Grobkonzept oder Angaben zu den methodischen Grundlagen und Forschungsfragen. Neben der reinen Projektdarstellung werden auch Angaben zum Projektstand (Ausführungsreife), zur Berücksichtigung in den amtlichen Planwerken, zum Vorliegen von Bewilligungen und Angaben zu den Kosten erwartet. Sofern keine detaillierten Informationen im Finanzierungs- oder Businessplan gemacht werden, müssen die im Gesuchformular unter 3C) gemachten Angaben plausibilisiert werden.

Betrifft das Gesuch Beiträge an Planungs- / Investitionskosten oder an Betriebskosten, so muss im Projektbescrieb ebenfalls ein **Bescrieb der Betriebsphase** erfolgen. Im Falle von Beiträgen an Betriebskosten ist ein detailliertes Betriebskonzept einzureichen. Werden lediglich Beiträge an Planungs- und Investitionskosten beantragt, reicht es die Betriebsphase grob zu skizzieren. Die Angaben müssen plausibel darlegen, dass das Projekt längerfristig gesichert ist (Träger, Finanzierung etc.).

- Ein **Zeitplan** ist zwingend einzureichen. Je nach Projektart sind dabei unterschiedliche Angaben zu machen. Für Projektideen (Projektentwicklung) sind Angaben zum Start und Ende der Projektentwicklungsphase (z.B. erwarteter Abschlusszeitpunkt einer Machbarkeitsstudie) zu machen. Zudem sollte ein grober Ausblick auf eine mögliche Realisierungsphase nach Abschluss der Projektentwicklung gegeben werden. Bei Beiträgen an Planungs- und Investitionskosten ist der geplante Baubeginn sowie der Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme (Start der Betriebsphase) anzugeben. Bei Beiträgen an Betriebskosten sind der Betriebsbeginn sowie ein allfälliges Betriebsende (z.B. bei Pilotprojekten) anzugeben. Bereits realisierte Projekte und Projekte in der Umsetzung sind von einer Beitragsvergabe für Planungs- und Investitionskosten ausgeschlossen. Das Beitragsgesuch muss vor Baubeginn bei der Geschäftsstelle eintreffen. Der Baubeginn kann allerdings – auf eigenes Risiko der Gesuchstellerin / des Gesuchstellers – im Zeitraum zwischen der Gesuchstellung (Stichtag) und dem Entscheid über eine Beitragsvergabe liegen. Es besteht kein Rechtsanspruch auf eine Beitragsvergabe. Beiträge an Betriebskosten sind auch für bereits laufende Projekte möglich. Das Beitragsgesuch muss spätestens im ersten Monat des Betriebsjahres, für welches Beiträge beantragt werden, bei der Geschäftsstelle eintreffen.

Bei Veränderungen des Projektverlaufs ist ein **aktualisierter Zeitplan** unaufgefordert nachzureichen. Der Zeitplan muss möglichst genaue Aussagen zur geplanten Umsetzung und hierfür erforderliche Meilensteine (z.B. Zusage von weiteren Finanzierungsanteilen, parlamentarische Entscheide, Bewilligungen etc.) enthalten. Grundsätzlich steht es dem Gesuchsteller / der Gesuchstellerin frei, zu welchem Zeitpunkt ein Projekt für eine Mitfinanzierung eingereicht wird. Eine **frühzeitige Einreichung** kann im Erfolgsfall bei der Projekträgerschaft 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.

- Ein **Finanzierungsplan** ist nur bei Gesuchen für Beiträge an Planungs- und Investitionskosten zwingend einzureichen. Der Finanzierungsplan muss neben der Angabe zu den Gesamtkosten auch Angaben zu allfälligen weiteren Finanzierungsquellen beinhalten. Zudem ist der beim Mobilitätsfonds beantragte Beitrag auszuweisen. Eine vollständige Sicherung aller Finanzanteile zum Zeitpunkt der Gesuchstellung ist nicht erforderlich. Allerdings sollte der aktuelle Status erwähnt werden und der Mobilitätsfonds über Änderungen (z.B. bei Beitragszusagen von Dritten) unaufgefordert in Kenntnis gesetzt werden. Schliesslich muss im Finanzierungsplan ersichtlich sein, wann beim Gesuchsteller / bei der Gesuchstellerin in welchem Umfang Kosten anfallen.
- Ein **Businessplan** und falls bereits vorliegend eine **Jahresrechnung** ist nur bei Gesuchen für Beiträge an Betriebskosten zwingend einzureichen. Grundsätzlich ist die Jahresrechnung für die letzte abgeschlossene Geschäftsperiode einzureichen. Sollte diese aufgrund von externen Einflüssen oder buchhalterischen Sondereffekten stark von einem «typischen» Geschäftsjahr abweichen, so ist zusätzlich eine Jahresrechnung für ein Geschäftsjahr einzureichen, die den normalen Geschäftsbetrieb widerspiegelt. Sollte noch keine Jahresrechnung vorliegen, ist einzig ein Businessplan einzureichen. Dieser muss die Einnahmen und Ausgaben (Budget), deren Entwicklung über die nächsten Jahre und allfällige Investitionen enthalten. Ist die Betriebsphase zeitlich limitiert, so muss einzig das Budget für diese Dauer eingereicht werden. Neben den rein finanziellen Aspekten muss der Businessplan eine ausreichende Übersicht zu den angebotenen Produkten oder Dienstleistungen, Zielgruppen, allfälligen kommunikativen Massnahmen und möglichen Risiken geben.
- Gemäss § 4 und 8 Mobilitätsfondsverordnung werden Projekte Dritter und Projekte Basel-Stadt mitfinanziert, welche zu einer Verbesserung des Gesamtverkehrssystems auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt führen. Entsprechend ist für diese Projekte der generierte Nutzen bzw. der **Nachweis der Auswirkungen** zu erbringen. Sowohl der Entscheid über eine Beitragsvergabe als auch die allfällige Beitragshöhe richten sich stark am aufgezeigten Nutzen für den Kanton Basel-Stadt. Dementsprechend sind die Unterlagen so detailliert und nachvollziehbar wie möglich sowie mit grösster Sorgfalt zu erstellen. Für die Beurteilung von Gesuchen werden sowohl quantitative als auch qualitative Kriterien berücksichtigt. Entsprechend sollte der Nachweis der Auswirkungen eine detaillierte Herleitung der quantitativen Kennzahlen und einen qualitativen Wirkungsbeschreibung enthalten. **Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die Herleitung von quantitativen Kennzahlen nur eingefordert wird, falls deren Erhebung möglich und zumutbar ist.** Bei Unsicherheiten wird eine vorgängige Konsultation bei der Geschäftsstelle des Mobilitätsfonds empfohlen.

Folgende **quantitativen Kennzahlen** werden bei der Beurteilung von Gesuchen berücksichtigt:

- 1) **Jährlich eingesparte MIV-Fahrzeugkilometer im Kantonsgebiet:** Zum MIV (motorisierter Individualverkehr) werden Fahrzeuge wie Autos, Motorräder oder Roller gezählt. Ebenfalls berücksichtigt wird die Reduktion der Fahrleistung des Wirtschaftsverkehr, zum Beispiel von Lieferwagen oder Lastwagen.
- 2) **Jährlich eingesparte MIV-Parkivorgänge im Strassenraum des Kantonsgebiets:** Die Definition des MIV ist analog zu 1). Die eingesparten Parkivorgänge können auf zwei Arten entstehen: Erstens gilt eine effektive Reduktion von Parkivorgängen (z.B. weil der Verkehr auf andere Verkehrsmittel verlagert wird) als Einsparung, sofern diese auf Parkplätzen im öffentlichen Raum stattfand. Zweitens gilt die Verlagerung von Parkivorgängen vom öffentlichen in den privaten Raum (z.B. durch die Schaffung eines Quartierparkings) als Einsparung.
- 3) **Jährlich eingesparte CO₂-Äquivalente (in Tonnen) im Kantonsgebiet:** Die Reduktion von ausgestossenen Treibhausgasen ist in CO₂-Äquivalenten auszuweisen. Als Grundlage für die Ermittlung der CO₂-Äquivalente sind die aktuellen Vorgaben der Vereinten Nationen gemäss Anhang 3

der Framework Convention on Climate Change zu verwenden. Der Einbezug von frei verfügbaren Emissionsrechnern wird empfohlen. Deren Verwendung muss entsprechend angegeben werden.

Falls weitere quantitative Kennzahlen zur Verfügung stehen, können diese ebenfalls im Nachweis der Auswirkungen integriert werden. Allgemein ist darauf zu achten, dass sich die gemachten Angaben auf das Kantonsgebiet beziehen. Die zu Grunde gelegten Annahmen sind transparent aufzuzeigen.

Als Hilfestellung finden sich im Anhang Beispiele für die Herleitung der quantitativen Kennzahlen. Grundsätzlich muss die Herleitung durch die Gesuchstellerin / den Gesuchsteller erfolgen. Für Auskünfte zu den quantitativen Kennzahlen kann allerdings die Geschäftsstelle des Mobilitätsfonds kontaktiert werden.

In jedem Fall zwingend ist die Erstellung eines **qualitativen Wirkungsbeschriebs**. Darin soll aufgezeigt werden, inwiefern das Projekt eine positive Wirkung zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität im Kanton Basel-Stadt entfaltet und wie diese Wirkung einzuschätzen ist. Als **umweltfreundliche Mobilität** wird dabei eine Mobilität verstanden, die flächeneffizient, emissionsarm sowie klima- und ressourcenschonend erfolgt. Um die Wirkung eines Projektes einschätzen zu können, werden Angaben zu zwei Aspekten benötigt: Erstens muss der Wirkungsbeschreibung aufzeigen, was genau sich durch ein Projekt verändert. Als mögliche Beispiele können die Neuerschliessung von Gebieten mit dem öffentlichen Verkehr, die Reduktion der Anzahl Geschäftsfahrten einer Unternehmung, die Verlagerung von Parkplätzen in den privaten Raum oder die Elektrifizierung einer Fahrzeugflotte genannt werden. Zweitens muss der Wirkungsbeschreibung aufzeigen, wer von einem Projekt betroffen ist. In Bezug auf die genannten Beispiele stellen sich die folgenden Fragen: Wie viele Menschen profitieren von der Neuerschliessung eines Gebietes mit dem öffentlichen Verkehr? Wie viele Geschäftsfahrten können vermieden werden? Wie viele Parkplätze können verlagert werden? Wie viele Fahrzeuge werden elektrifiziert? Es ist anzumerken, dass bei den genannten Beispielen ebenfalls die Herleitung der oben genannten quantitativen Kennzahlen möglich sein sollte.

Neben der direkten Wirkung zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität sollte der Wirkungsbeschreibung auch auf **weitere Auswirkungen** eingehen. So werden zum Beispiel positive Auswirkungen eines Projektes auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum oder die Verkehrssicherheit ebenfalls in der Beurteilung des Gesuchs berücksichtigt.

Anhang: Beispiele für die Herleitung der quantitativen Kennzahlen

Die Ermittlung der quantitativen Kennzahlen wird grundsätzlich dem Gesuchsteller / der Gesuchstellerin überlassen. Dementsprechend gibt es verschiedene Wege, diese herzuleiten und zu begründen. Die Herleitung und Begründung sollten jedoch den aktuellen Stand der Wissenschaft berücksichtigen und ohne grossen Aufwand überprüfbar und nachvollziehbar sein. Darüber hinaus sollten getroffene Annahmen möglichst durch Quellen belegt werden.

Die nachfolgenden hypothetischen Beispiele sollen aufzeigen, wie die Herleitung von quantitativen Kennzahlen erfolgen kann. Es handelt sich jedoch nicht um vorgeschriebene Berechnungsverfahren, sondern um Beispiele für eine plausible Abschätzung der Kennzahlen. Es wird kein Anspruch auf eine absolute methodische Richtigkeit erhoben. Vielmehr soll aufgezeigt werden, welcher Logik bei der Herleitung gefolgt wird.

Beispiel Park&Ride-Anlage: Jährlich eingesparte MIV-Fahrzeugkilometer im Kantonsgebiet

Ausgangslage: In einem Dorf ausserhalb des Kantons Basel-Stadt soll eine Park&Ride-Anlage mit 20 Parkplätzen erstellt werden. Die P&R-Anlage verfügt über einen direkten Zugang zum Bahnhof, der durch eine S-Bahn-Linie an den Bahnhof Basel SBB angebunden ist. Durch die P&R-Anlage sollen Pendler/innen aus den umliegenden Dörfern, die nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden sind, zum frühzeitigen Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr bewogen werden und dadurch MIV-Fahrten nach Basel-Stadt reduziert werden. Der Bahnhof mit der neuen P&R-Anlage liegt rund 20 Kilometer vom Bahnhof Basel SBB entfernt.

In diesem Beispiel könnten folgende Überlegungen gemacht werden:

Überlegung 1: Die P&R-Anlage wird wahrscheinlich nicht immer voll ausgelastet sein. Im Idealfall liegt eine Potenzialanalyse vor, die Aussagen über die durchschnittliche Auslastung zulässt. Dies dürfte bei vielen Projekten nicht der Fall sein. Alternativ könnten Erfahrungswerte vergleichbarer P&R-Anlagen herangezogen werden.

Annahme für Rechenbeispiel: 80% mittlere Auslastung pro Tag.

Überlegung 2: Die P&R-Anlage wird vermutlich auch von Personen genutzt, die nicht den Kanton Basel-Stadt als Ziel haben. Eine Abschätzung der Anzahl P&R-Nutzenden mit Ziel in Basel-Stadt könnte zum Beispiel anhand von Pendlerstatistiken oder Daten aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr erfolgen. Im vorliegenden Beispiel wird davon ausgegangen, dass viele Personen in Richtung Basel-Stadt orientiert sind:

Annahme für Rechenbeispiel: 75% der P&R-Nutzenden haben einen Zielort in Basel-Stadt.

Überlegung 3: Die P&R-Anlage wird vermutlich nur teilweise von Personen genutzt, die bisher mit dem Auto zur Arbeit gefahren sind. Wahrscheinlich gibt es auch Verlagerungen von bestehenden P&A-Anlagen oder von anderen Parkplätzen im Umfeld der neuen Anlage. Denkbar ist zudem, dass Personen, die bisher mit dem Velo oder dem Bus zum Bahnhof gefahren sind, neu das Auto zum Bahnhof nehmen.

Annahme für Rechenbeispiel: 50% der P&R-Nutzenden mit Zielort in Basel-Stadt sind bisher mit dem Auto nach Basel-Stadt gefahren.

Überlegung 4: Für die Beurteilung durch den Mobilitätsfonds ist einzig die im Kanton Basel-Stadt zurückgelegte Distanz relevant. Es ist davon auszugehen, dass nicht alle P&R-Nutzenden den Bahnhof Basel SBB als Ziel haben. Da in den meisten Fällen keine genauen Angaben zu den Zielen der Nutzenden vorliegen, müssen Annahmen getroffen werden. Vereinfachend kann zum Beispiel angenommen werden, dass die Distanz zum Bahnhof Basel SBB der durchschnittlichen Distanz aller Fahrten entspricht. Wie in der Ausgangslage erwähnt, liegt das Dorf rund 20 Kilometer von Basel entfernt, wovon im vorliegenden Beispiel 4.2 Kilometer der Strecke im Kanton Basel-Stadt liegen. Da in der Regel sowohl eine Hin- als auch eine Rückfahrt anfällt, kann der ermittelte Wert mit dem Faktor 2 multipliziert werden.

Annahme für Rechenbeispiel: $4.2 \text{ km} \times 2 = 8.4 \text{ km}$ eingesparte MIV-Kilometer im Kantonsgebiet pro P&R-Vorgang

Berechnung: Für die Berechnung der jährlich eingesparten MIV-Fahrzeugkilometer im Kantonsgebiet müssen die gemachten Überlegungen kombiniert werden. Dazu werden die Annahmen für das Rechenbeispiel beigezogen: Die P&R-Anlage soll 20 Parkplätze erhalten. Deren durchschnittliche Auslastung pro Tag beträgt 80%. Pro Tag werden also durchschnittlich 16 Fahrzeuge in der P&R-Anlage abgestellt. 75% der Nutzenden haben ein Ziel in Basel, was 12 Fahrzeugen entspricht. 50% der Basel-Stadt bezogenen Nutzenden verzichten neu auf das Auto. Das sind 6 Fahrzeuge. Wären diese Fahrzeuge bis nach Basel-Stadt gefahren, wären pro Tag rund 8.4 Fahrzeugkilometer im Kantonsgebiet angefallen. Durch die P&R-Anlage können entsprechend täglich 50.4 MIV-Fahrzeugkilometer (6×8.4) eingespart werden. Multipliziert mit der Anzahl Tage pro Jahr ergibt sich eine jährliche Einsparung von 18'396 MIV-Fahrzeugkilometern.

Formel: 20 (Anzahl Parkplätze) $\times 0.8$ (durchschnittliche Auslastung) $\times 0.75$ (Nutzende mit Zielort Basel-Stadt) $\times 0.5$ (verlagerte Autofahrende) $\times 8.4$ (Distanz im Kantonsgebiet) $\times 365$ (Anzahl Tage im Jahr) = 18'396 MIV-Fahrzeugkilometer

Anmerkung: In diesem Beispiel dürfte auch eine Einsparung von MIV-Parkiervorgängen im öffentlichen Raum vorliegen. Von den berechneten 6 Fahrten pro Tag nach Basel-Stadt dürfte ein Grossteil eine Parkierungsmöglichkeit haben, die nicht im öffentlichen Raum liegt. Wird davon ausgegangen, dass 15% der Parkiervorgänge im öffentlichen Raum stattfinden, ergeben sich 0.9 eingesparte Parkiervorgänge pro Tag. Jährlich ergeben sich somit 328.5 im öffentlichen Raum eingesparte MIV-Parkiervorgänge.

Beispiel Quartierparking: Jährlich eingesparte MIV-Parkiervorgänge im Kantonsgebiet

Ausgangslage: Im Rahmen eines Neubaus einer autoarmen Wohnliegenschaft ist eine Einstellhalle geplant. Diese befindet sich in einem dicht besiedelten Gebiet im Kanton Basel-Stadt. Da die Bauherrschaft nachweisen kann, dass ein Teil der geplanten Parkplätze für die künftigen Anwohnenden der Liegenschaft ausreicht, soll der verbleibende Teil an Anwohnende der benachbarten Liegenschaften vermietet werden. Diese verfügen über keine eigenen Privatparkplätze und beanspruchen entsprechend Parkplätze im öffentlichen Raum. Insgesamt sollen 10 Quartierparkplätze zur Verfügung gestellt werden.

In diesem Beispiel könnte folgende Überlegung gemacht werden:

Überlegung 1: Für die Berechnung ist die Anzahl eingesparter oder verlagerter Parkiervorgänge und nicht die Anzahl verlagerter Parkplätze relevant. Entsprechend gilt es festzulegen, wie viele Parkiervorgänge pro Parkplatz anfallen. Als mögliche Grundlage kann die Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen des Kantons Basel-Stadt (PPV-BS) verwendet werden. In dieser wird das Verkehrspotenzial von Anwohnenden-Parkplätzen auf 2.5 Fahrten pro Parkplatz und Tag geschätzt. Ein Parkiervorgang erzeugt eine Hin- und eine Wegfahrt. Dementsprechend fallen 1.25 Parkiervorgänge pro Parkplatz an.

Annahme für Rechenbeispiel: Pro Parkplatz und Tag fallen 1.25 Parkiervorgänge an.

Berechnung: Im Beispiel werden 10 neue Quartierparkplätze bereitgestellt. Gemäss Überlegung 1 können dadurch 12.5 Parkiervorgänge pro Tag (10×1.25) vom öffentlichen in den privaten Raum verlagert werden. Durch die Multiplikation mit der Anzahl Tage pro Jahr ergibt sich eine Verlagerung von 4'563 Parkiervorgängen pro Jahr.

Formel: 10 (Anzahl Quartierparkplätze) $\times 1.25$ (Anzahl generierter Parkiervorgänge pro Parkplatz) $\times 365$ (Anzahl Tage im Jahr) = 4'563 MIV-Parkiervorgänge