



Leitfaden

Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans –
3. Ausschreibung 2013

Themenfeld 2: Grundlagen für IVS-Services im Eisenbahnverkehr

Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds
der österreichischen Bundesregierung

Wien, Dezember 2013

Vorwort

Infrastrukturbetreiber, Verkehrsverbünde, Landesstellen und betraute Unternehmen haben in den vergangenen vier Jahren in einer großartigen föderalen Kooperation die Grundlagen für ein zukunftsweisendes österreichweites IVS-System gelegt.

Der Klima- und Energiefonds fördert seit dem Jahr 2009 Umsetzungsprojekte im Bereich intelligenter Verkehrssysteme, wobei die Schwerpunkte auf den Bereichen „Schaffung von Grundlagen“, „Kooperative Systeme und FCD“ sowie „Intermodale Verkehrsinformation“ lagen. Es kann als maßgeblicher Erfolg der bisherigen Unterstützung bzw. Förderung durch den Klima- und Energiefonds bewertet werden, dass mehrere Projekte zwischenzeitlich in eine Betriebsphase übergeführt werden konnten und die Ergebnisse der geförderten Aktivitäten der österreichischen Bevölkerung, nach Abschluss letzter Tests, in wenigen Monaten zur Verfügung stehen werden. Die Ergebnisse der Arbeiten finden aber auch bereits international Anerkennung.

Mit der Einrichtung der interimistischen Betreiberstrukturen der Verkehrsauskunft Österreich und der GIP wurde ein wesentlicher Schritt in Richtung einer nachhaltigen Nutzung der Projektergebnisse gesetzt. Der derzeit laufende Open Beta Test der Verkehrsauskunft Österreich¹ bietet der interessierten Öffentlichkeit bereits heute die Möglichkeit, die fortschrittlichste und qualitativ hochwertigste Verkehrsauskunft Österreichs zu testen, bevor die Informationsplattform im Jahr 2014 offiziell online gehen wird.

Die Fördermittel des Klimafonds waren auch ein Katalysator für eine vertiefte, partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Infrastrukturbetreibern. Im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzung einer Forcierung des Eisenbahnverkehrs soll im Rahmen des gegenständlichen Themenfeldes die Kooperationsbasis zu den Eisenbahnunternehmen in Österreich gestärkt werden. Ihnen soll außerdem die Möglichkeit eines intensiveren Engagements in den laufenden Projekten bzw. Betreiberstrukturen (insbesondere auch in der Verkehrsauskunft Österreich) gegeben werden.

Wir freuen uns auf Ihre Umsetzungsprojekte, die durch die Optimierung der Datenerfassung im Bereich Personenverkehrsinformation weitere Bausteine in Richtung Multimodalität darstellen und damit einen Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasen leisten!

DI Theresa Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

DI Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

¹ <http://beta.verkehrsauskunft.at/bin/query.exe/dn>

1. Ziele und Inhalte

1.1. Ausgangssituation und Ziele des Themenfeldes 2

Entsprechend den Zielen des IVS-Aktionsplanes sind die bisherigen Projektaktivitäten Bausteine eines Gesamtsystems: Maßnahmen zur Verbesserung der Datengrundlagen zum Verkehrsangebot bzw. zur Auslastung der Infrastruktur wurden bzw. werden umgesetzt (Projekte GIP, GIP.GV, P90, Basemap, FCD-Modellregion, Sense), eine intermodale Verkehrsauskunft wurde aufgebaut (VAO 1 und VAO 2), die Nutzen kooperativer Systeme (Kommunikation Fahrzeug – Infrastruktur) wurden in einem ausgedehnten Piloten getestet und im Rahmen des ITS-Weltkongresses 2012 in Wien einem internationalen Fachpublikum präsentiert.

Die Rolle österreichischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (bzw. derer Muttergesellschaften) sowie der integrierten Eisenbahnunternehmen in den IVS-Implementierungsprojekten des Klima- und Energiefonds soll gestärkt werden. Ein direkter Bezug von Eisenbahnunternehmen (und hier nicht nur der ÖBB, sondern auch der österreichischen Privatbahnen) zum kundInnenorientierten Projekt **Verkehrsauskunft Österreich** ist jedoch nicht nur aus verkehrspolitischer Sicht wünschenswert: Letztendlich erfordert eine qualitativ hochwertige Beauskunftung von Fahrgästen kostspielige Systeme, deren mehrfache Vorhaltung (und Finanzierung) in einem kleinen Land wie Österreich ökonomisch kaum zu rechtfertigen wäre.

Als wichtiger Schritt soll daher mit dem gegenständlichen Themenfeld die **Kooperationsbasis zu den Eisenbahnunternehmen in Österreich gestärkt werden** und ihnen die **Möglichkeit eines intensiveren Engagements in den laufenden Projekten bzw. Betreiberstrukturen** (insbesondere auch in der Verkehrsauskunft Österreich, VAO) gegeben werden.

Ein Großteil der Basisinformationen Schiene, die für die VAO benötigt werden, kann durch Betriebsdaten der ÖBB Infrastruktur AG oder auch Datenbestände von Verkehrsverbänden abgedeckt werden. Dies betrifft insbesondere auch die für die KundInnen (und somit für die VAO) wichtige Echtzeitinformation, auf Basis derer über etwaige Zugverspätungen oder -ausfälle informiert werden kann.

Im Bereich der Privatbahnen ist die Generierung von Echtzeitinformationen nach Kenntnisstand der aus-schreibenden Stelle (welche im Rahmen der Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge mit den österreichischen EVUs auf eben diese Datengrundlagen zurückgreifen muss) noch nicht flächendeckend Realität, jedenfalls nicht vereinheitlicht. Das Themenfeld 2 soll daher einerseits den österreichischen Privatbahnen die Möglichkeit einer individuellen Bestandserhebung sowie darauf aufbauend die Formulierung von Maßnah-menvorschlägen und pilotartigen Umsetzungen von Technologien bieten, die eine effiziente Zugverfolgung ermöglichen. Zielsetzung ist hier primär die Bereitstellung von Echtzeitinformationen **gemeinsam mit und für die VAO**.

Da davon auszugehen ist, dass die Aufnahme neuer Projektpartner in die VAO Phase 2 auch zu Anpassungen bestehender Prozesse innerhalb der bislang aufgebauten VAO-Partnerstruktur führen wird, können auch die dafür erforderlichen Leistungen bzw. Kosten im Kontext dieser Ausschreibung zur Förderung eingereicht werden.

Weitere Zielsetzung des Themenfeldes ist die maßgebliche Intensivierung der Kooperation zwischen den Projekten bzw. Betreiberstrukturen der VAO und GIP einerseits und den österreichischen Eisenbahnunter-nehmen andererseits. Im Fokus steht einerseits die Schaffung der technischen und organisatorischen Vo-raussetzungen für die aktive Teilnahme (privater) Eisenbahnunternehmen am Betrieb der VAO, anderer-seits die Optimierung der Aktualisierungs- und Qualitätssicherungsprozesse zwischen VAO und GIP.

1.2. Inhalte Themenfeld 2

Analog zur letztjährigen Ausschreibung werden im Sinne des IVS-Aktionsplans im Themenfeld 2 – die Be-reiche **Bereitstellung von Grundlagen** sowie **Verkehrsinformation** angesprochen. Vor dem Hinter-grund des deutlich artikulierten Qualitätsanspruches der laufenden Projekte wird auch dem Bereich **Daten-verarbeitung / Generierung von Informationen** (Validierung von Daten, Aktualisierung von Informati-onen) eine zentrale Rolle zukommen.

Innerhalb dieser Bereiche werden die folgenden Maßnahmen ausgeschrieben:

1. Optimierung der **Datenerfassung** soweit für den Bereich Personenverkehrsinformation relevant;
2. Optimierung bestehender **Datenverarbeitungsprozesse** vor dem Hintergrund der angestrebten kontinuierlichen Qualitätsverbesserung der Informations- und Servicegenerierung für EndkundInnen im Rahmen der VAO Phase 2;

Die Einreichungen erfordern die enge Abstimmung mit der aus den laufenden Implementierungsprojekten hervorgegangenen interimistischen Betreiberorganisationen „VAO-Betreiber“, dem „GIP-Betreiber“ bzw. mit dem Projekt VAO Phase 2.

Abstimmungs-, Kooperations- und Vertiefungsnotwendigkeiten werden in Bezug auf das laufende Projekt VAO Phase 2 insbesondere in folgenden Arbeitsbereichen identifiziert:

- Datenerfassung & Datenqualität (VAO Phase 2, Arbeitspaket 2000)
- Systemarchitektur (VAO Phase 2, Arbeitspaket 3000)
- rechtliche und organisatorische Grundlagen (VAO Phase 2, Arbeitspaket 8000)
- Anpassungen der Serviceplattformen (VAO Phase 2, Arbeitspaket 6000)

Nicht-Inhalte

- Einbringen vollkommen neuer Implementierungsvorschläge ohne direkten Bezug zu laufenden Projekten
- Integration neuer Services in den Bereichen Ticketing, Paying, Billing

2. Administrative Hinweise zur Ausschreibung

2.1. Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

- Österreichische Verkehrsinfrastrukturbetreiber (insb. auch ASFINAG als Projektleitung des Projektes VAO Phase 2 im Kontext von erforderlichen Projektergänzungen)
- Österreichische Eisenbahninfrastrukturbetreiber / Eisenbahnunternehmen (EIUs gem. § 1a EisbG) bzw. deren Muttergesellschaften
- Integrierte Eisenbahnunternehmen (gem. § 1c EisbG)

EVUs gem. § 1b EisbG sind nicht antragsberechtigt. Im Falle von Projektanträgen durch integrierte Eisenbahnunternehmen ist sicherzustellen, dass die vorgeschlagenen und im Rahmen des Projektes realisierten Maßnahmen allen NutzerInnen der Infrastruktur (EVUs) zu gleichen Konditionen zur Verfügung gestellt werden.

2.2. Zeitplan

12. Dezember 2013	Eröffnung Themenfeld 2 im Rahmen der 3. Ausschreibung <i>Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans</i>
31. März 2014	Ende der Einreichfrist für Projektanträge bei der SCHIG mbH – schriftliche UND elektronische Einreichung
April 2014	Evaluierung der Anträge durch ExpertInnengutachten
Mai 2014	Förderungs-/Finanzierungsentscheidung durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds
Sommer 2014	Bekanntgabe der Ergebnisse & Versendung Förderangebot

2.3. Budget

Im Rahmen der 3. Ausschreibung des Programms *Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans 2013* stehen im Themenfeld 2 max. 3 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

2.4. Projektarten, Förderquoten

Es werden Umsetzungsprojekte gefördert. Fördereinreichungen müssen daher

- umsetzungsorientiert sein,
- einen Bezug zu den laufenden Projekten, insbesondere VAO, aufweisen
- einen klar erkennbaren Mehrwert gegenüber dem Status Quo bringen

Grundlagenforschungsprojekte sowie Projekte bzw. Projektteile, die überwiegend auf die Bestandserhebung erforderlicher Daten abzielen, sind nicht förderbar. Ebenfalls nicht förderbar sind Projekte mit regional begrenztem Bezug.

Die Förderung unmittelbar insolvenzgefährdeter bzw. insolventer Unternehmen ist nicht möglich.

Die **maximale Förderquote beträgt 50%**.

Der Förderanteil des Bundes darf insgesamt 50% nicht überschreiten.

2.5. Anerkennbare Kosten

Anerkennbar (förderbar) sind Eigenleistungen der Projektpartner, die grundsätzlich für die Durchführung des genehmigten Projektvorhabens nötig sind, sofern sie in der Höhe angemessen sind. Dies sind:

Personalaufwand und Gemeinkosten: Gemeinkosten in Form eines Zuschlagsatzes von max. 30 % auf den Personalaufwand; im Falle höherer Gemeinkosten sind die entsprechenden Kalkulations-

grundlagen offen zu legen und die Höhe der Gemeinkosten durch einen Wirtschaftsprüfer zu bestätigen. Nicht förderbar im Kontext der Gemeinkosten sind etwaige Gewinnkomponenten, Finanzierungskosten, allgemeine Akquisitions- und PR-Aktivitäten der Institution bzw. des Unternehmens.

Sachkosten: z.B. Rechnungen von Drittleistern, Anschaffung geringwertiger Wirtschaftsgüter (Anschaffungswert < 500,00 Euro), Reisekosten, Cateringkosten im Rahmen von Veranstaltungen.

Bewertungsrechnungen sind nicht förderbar.

Investitionskosten: Gefördert werden die Anschaffungskosten gemäß Lieferantenrechnung abzüglich etwaiger (ausgenutzter) Skonti in Form eines nicht-rückzahlbaren Zuschusses.

Umsatzsteuerkomponenten sind bei nicht-vorsteuerabzugsberechtigten Projektpartnern als Kostenfaktor förderbar.

2.6. Anerkennungstichtag

Frühestmöglicher Stichtag für die Anerkennbarkeit von Projektkosten ist das Datum der Einreichung beim Klima- und Energiefonds (bzw. der Abwicklungsstelle).

In Fällen von Drittleistungen und/oder Zulieferungen durch Dritte gilt das Rechnungsdatum, nicht der Leistungszeitraum bzw. das Lieferdatum.

2.7. Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte der Projektergebnisse liegen beim Projektträger. Entsprechende Vereinbarungen hinsichtlich der Nutzungs- und Eigentumsrechte nach Beendigung des Projektes werden im Rahmen der Fördervertragsverhandlungen fixiert.

2.8. Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung

Eingereichte Projekte werden auf Basis der folgenden Kriterien und Leitfragen beurteilt:

1 Qualität des Vorhabens

- ✓ Ist die Projektplanung hinsichtlich Leistungen, Zeit, Kosten und Ressourcen vollständig und nachvollziehbar?
- ✓ Sind die Projektergebnisse klar dargestellt?
- ✓ Sind die Rollen und Aufgaben der am Projekt Beteiligten klar dargelegt und nachvollziehbar?
- ✓ Ist die Finanzplanung angemessen und plausibel (Details siehe auch Kapitel 2.10)?

2 Eignung FörderungswerberInnen/Projektbeteiligte

- ✓ Verfügt FörderungswerberIn/Konsortium über ausreichendes Potenzial zur Realisierung des Projekts? Sind alle PartnerInnen, die für die Umsetzung des Projekts notwendig sind, im Konsortium vertreten?

3 Zielkonformität des Projektvorschlages

- ✓ Kann durch die im Projekt durchzuführenden Maßnahmen die Qualität der Verkehrsauskunft Österreich nachhaltig erhöht werden?
- ✓ Können, insbesondere auch im Bereich des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs, neue Informationsquellen erschlossen werden, die den KundInnenutzen der Information erhöhen?
- ✓ Können durch die Maßnahmen Synergien erzielt werden, welche den Bereitstellern der Information nachhaltig (auch im wirtschaftlichen Sinne) Nutzen bringen?

Es kommt folgendes Gewichtungsschema zur Anwendung:

	Kriterium	Max. Punkte
1	Qualität des Vorhabens	25
2	Eignung FörderungswerberInnen / Projektbeteiligte	45
3	Zielkonformität	30
	Summe	100

2.9. Rechtsgrundlagen

IVS Richtlinie

RICHTLINIE 2010/40/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern

IVS Gesetz

Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G, BGBl. I Nr. 38/2013)

ÖPNRV-G 1999

„Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs“ (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999), BGBl. I 204/99 idgF.)

2.10. Ergänzende Vorgaben und Hinweise

- Wird im Antrag auf Studien oder sonstige Vorarbeiten verwiesen, sind diese dem finalen Antrag beizulegen.
- Angabe von weiteren Förderungen zum gegenständlichen Projekt: Detaillierte und umfassende Darlegung ALLER öffentlichen Mittel seitens der EU, Bundesländer, Kommunen oder österreichischen Programme zum gegenständlich eingereichten Projekt.

Kostenplanung

Die Förderwerbenden werden aufgefordert, die Projektkalkulation mindestens auf der Ebene von Arbeitspaketen (bei Bedarf weitere Unterteilung in Subtasks) wie folgt abzubilden:

- Kostendarstellung getrennt für jeden einzelnen Projektpartner, des Weiteren getrennt in die Kategorien Personal-, Sach- und Investitionskosten.
- Einzelpositionen dürfen einen Wert von 50.000,00 Euro nur in begründeten Ausnahmefällen überschreiten.

Angabe von weiteren geförderten Projekten

Der Antragsteller hat mittels **Eigenerklärung** zu bestätigen, dass für die im Rahmen des vorgelegten Projektantrags zur Förderung eingereichten Aktivitäten keine weiteren **Bundesförderungen** in Anspruch genommen werden/wurden, die (bei einer gegebenenfalls unter 50% liegenden Förderquote des Klima- und Energiefonds) kumuliert zu einer Überschreitung von 50% an Bundesmitteln führen.

Da die vom Klima- und Energiefonds verwendeten Budgetmittel rein nationaler Herkunft sind, ist die Nutzung dieser Finanzmittel im Kontext von **EU-Förderprojekten** (als nationaler Finanzierungsanteil) explizit gestattet.

Es ist – falls zutreffend – jedenfalls eine klare Abgrenzung des gegenständlichen Projekts zu abgeschlossenen, laufenden bzw. beantragten Projekten vorzunehmen und der über derartige Vorgängerprojekte hinausgehende Zusatznutzen nachzuweisen.

2.11. Verpflichtungen der FördernehmerInnen

Der Fördernehmer erklärt sich bereit, mit der SCHIG mbH und dem Klima- und Energiefonds zusammenzuarbeiten. Diese Kooperation betrifft insbesondere PR-Aktivitäten (zur Verfügung Stellen von Inhalten und Bildmaterial für Präsentationen in verschiedensten Medien), Disseminationsaktivitäten (insbesondere die Teilnahme an Workshops u.dgl.) sowie die Vernetzung und Zusammenarbeit mit anderen geförderten Projekten.

Über eigene, mit diesem Projekt in Zusammenhang stehende Aktivitäten, wie z.B. Veröffentlichungen, öffentliche Auftritte auf Veranstaltungen, sowie eigene Vernetzungsaktivitäten mit anderen ProjektnehmerInnen ist mit dem Klima- und Energiefonds und der SCHIG mbH Einvernehmen herzustellen.

3. Ablauf

3.1. Zur Einreichung erforderliche Dokumente

Alle eingereichten Dokumente werden nur den mit der Abwicklung der Ausschreibung betrauten Stellen zur Einsicht vorgelegt, alle beteiligten Personen sind zur Vertraulichkeit verpflichtet.

Für die gegenständliche Ausschreibung sind folgende Dokumente bzw. Informationen für die Einreichung (schriftlich UND elektronisch) erforderlich:

- Antragsformular für Projektanträge (per Download als .pdf)
- Kalkulationsblatt Projektkosten (per Download als .xls)

Die oben genannten Dokumente stehen auf der Homepage der SCHIG mbH zum Download bereit: <http://www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/ivs-2013/>

3.2. Einreichung

Klimafondsnummer beantragen

Als erster Schritt zur Einreichung muss auf der Homepage des Klima- und Energiefonds die Klimafondsnummer beantragt werden: <http://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/klimafondsnummer-beantragen/>

Übermittlung der Antrags-Dokumente

Die vollständigen Förderungsanträge sind an die vom Klima- und Energiefonds beauftragte Abwicklungsstelle SCHIG mbH zu übermitteln.

Die Einreichung muss **elektronisch UND schriftlich** erfolgen:

Übermittlung per E-mail elektronisch an

Kli.en@schig.com

Übermittlung im Original (Hardcopy) an

SCHIG mbH
c/o Abwicklungsstelle Klima- und Energiefonds
Lassallestraße 9b, 1020 Wien

Einreichfrist

Einreichschluss für die elektronische und schriftliche Übermittlung ist der **31. März 2014, 12:00 Uhr**.

Anträge, die nicht sowohl im Original (Datum des Poststempels nicht nach dem 31. März 2014) als auch elektronisch (Absendung der E-Mail vor 31. März 2014, 12:00 Uhr) bis zum Einreichschluss übermittelt worden sind, werden aus Formalgründen abgelehnt.

Ein bis zum Ende der Einreichfrist nur teilweise eingereichter Förderungsantrag gilt als unvollständig, eine Nachreichung (auch von einzelnen Antragsteilen) ist nicht möglich!

3.3. Projektauswahl

Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Abwicklungsstelle auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die AntragstellerInnen werden auf behebbare Mängel hingewiesen und deren Korrektur nachgefordert, oder es wird ein Ausschluss aus formalen Gründen bekannt gegeben.

Im Anschluss erfolgt die fachliche Evaluierung nach den unter Kapitel 2.8 erläuterten Bewertungskriterien durch ExpertInnen (= EvaluatorInnen) im schriftlichen Verfahren. Die formalisierten Einzelbegutachtungen werden von der Abwicklungsstelle zusammengefasst und an das Präsidium des Klima- und Energiefonds übermittelt, welches die Förderungsentscheidung trifft.

Nach erfolgter Präsidiumsentscheidung werden alle AntragstellerInnen von der SCHIG mbH schriftlich über das Ergebnis informiert. Die zur Förderung vorgeschlagenen Projekte werden auf der Website des Klima- und Energiefonds veröffentlicht.

3.4. Vertragserrichtung

Im Falle einer positiven Entscheidung durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds wird unter Berücksichtigung etwaiger Auflagen der **Fördervertrag** erstellt und den FördernehmerInnen zur Unterzeichnung vorgelegt. Diesem muss die/der AntragstellerIn innerhalb von 6 Wochen schriftlich zustimmen.

3.5. Berichtswesen, Öffentlichkeitsarbeit

Für das gegenständliche Programm und das ausgeschriebene Themenfeld gelten die Vorgaben zur Berichtslegung und projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit aus dem Jahresprogramm 2013. Weitere Informationen, die Dokumentation sowie Mustervorlagen sind online abrufbar unter:

www.klimafonds.gv.at/foerderungen/richtlinien-fuerfoerderwerbende/berichtswesen-oeffentlichkeitsarbeit

4. Kontakte & Beratung

4.1. Programmauftrag und -verantwortung

Der Klima- und Energiefonds fungiert als Programmauftraggeber und trägt die Programmverantwortung. Kernaufgaben sind die Programmsteuerung sowie das strategische Programm-Management.

Klima- und Energiefonds

Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien

Telefon: 01 585 03 90-DW

Fax: 01 585 03 90-11

www.klimafonds.gv.at

Kontaktperson:

Mag^a. Daniela Kain

Tel.: 01 585 03 90-27

E-Mail: daniela.kain@klimafonds.gv.at

4.2. Programmabwicklung & Beratung

Der Klima- und Energiefonds hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (kurz SCHIG mbH) mit Beratungs- und Informationsaktivitäten für das Programm *Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans* beauftragt. Der SCHIG mbH obliegt damit die Programmabwicklung der 3. Ausschreibung. Die Leistungen liegen in der inhaltlichen und thematischen Beratung potenzieller AntragstellerInnen, der operativen Abwicklung der Ausschreibung inkl. der Organisation der Evaluierung durch ExpertInnen, sowie der Vertragserrichtungen und Finanzabwicklung.

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

Tel.: 01 812 73 43-DW

Fax: 01 812 73 43-1300

www.schig.com

Kontaktpersonen:

Mag. Rudolf Sebastnik – Tel.: 01 812 73 43-1406

DI Martin Granadia – Tel.: 01 812 73 43-1007

E-Mail: kli.en@schig.com

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien
Telefon: 01 585 03 90-DW
Fax: 01 585 03 90-11
www.klimafonds.gv.at

Redaktion: Mag^a. Daniela Kain

Herstellungsort: Wien, Dezember 2013