

Ausschreibung „Attraktivierung des ÖPNV – technische Grundlagen“, 2. Call

Ein Programm des Klima- und Energiefonds
Leitfaden für die Projekteinreichung



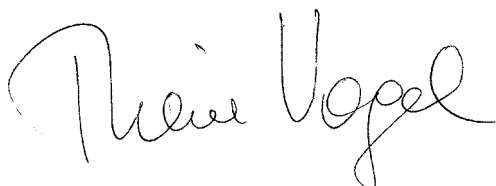
Mit dem letztjährigen Call „Attraktivierung des ÖPNV – technische Grundlagen“ wurde vom Klima- und Energiefonds ein Prozess mitgestaltet und gefördert, der in seiner Tragweite kaum zu unterschätzen und europaweit einzigartig ist.

Es wurde nicht weniger als die österreichweite Vereinheitlichung von Datenbeständen im Bereich „Verkehrsinfrastruktur“ und „Verkehrsangebot“ von Gebietskörperschaften und anderen Akteuren der Verkehrsbranche im öffentlichen Umfeld gestartet. In den richtungsweisenden Projekten GIP.AT, GIP.GV.AT und Verkehrsauskunft Österreich (VAO) liegen erste vielversprechende Zwischenergebnisse vor¹.

Aufgrund dieses Erfolges des letztjährigen Calls und der Fortschritte, die in der Implementierung bislang gemacht worden sind, sieht sich der Klima- und Energiefonds veranlasst, im Rahmen des Jahresprogramms 2010 Entwicklungen, welche über die bislang in GIP, GIP.GV und VAO geförderten Maßnahmen hinausgehen, sowie herausragende Projekte mit starkem Pilotcharakter zu fördern.

Von der Vorgehensweise her wurde auch 2010 – wie im letzten Jahr – die Form eines Calls gewählt, um einen Wettbewerb der Ideen mit einem gemeinsamen Oberziel sicherzustellen. Aufgrund der Anforderungen der abwickelnden Stelle bzw. des Klima- und Energiefonds und des BMVIT sind die Zielsetzungen – auch vor dem Hintergrund der INSPIRE-Richtlinie der Kommission – weitgehend klar: Diese Richtlinie (RL2007/2/EG vom 14. März 2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2007 zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft [INSPIRE]), in Kraft seit dem 15. Mai 2007, verpflichtet die Mitgliedstaaten, stufenweise interoperable Geobasisdaten (zunächst über Koordinatenreferenzsysteme, geografische Netzsysteme, geografische Namen, Verwaltungseinheiten, Adressen, Flurstücke, Verkehrs- und Gewässernetze) sowie Geofachdaten (zunächst über Schutzgebiete und Geologie) bereitzustellen.

Wir laden sie ein, sich an dieser Initiative zu beteiligen und freuen uns über Ihre Projektvorschläge.



DI Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds



DI Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

¹Die Projekthomepages der genannten Projekte befinden sich derzeit im Aufbau. Projektbeschreibungen bzw. gegebenenfalls erforderliche Kontakte zu den Projektleitern können über die Abwicklungsstelle bereitgestellt werden.

1. Ausgangslage und Zielsetzungen des 2. Calls „Attraktivierung des ÖPNV – technische Grundlagen“

1.1 Ausgangslage

Im Förderschwerpunkt Mobilität/Verkehr war es dem Klima- und Energiefonds im Jahr 2009 ein massives Anliegen, gemeinsam mit den betroffenen Stakeholdern Maßnahmen zu initiieren, welche zu einer langfristigen, effizienten und nutzerorientierten Bereitstellung aktueller und qualitativ hochwertiger Verkehrsdaten und -informationen beitragen.

Erkannt wurde, dass die bisherigen institutionellen, organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen eine starke Dislozierung von verkehrsrelevanten Datenbeständen bzw. Informationen bewirken. Die steigende Marktdurchdringung mit Informations- und Telematiksystemen wie z. B.

- Fahrplanabfragen unterschiedlicher Betreiber oder Verkehrsverbünde im ÖV
- Straßen-Routing-Tools als Internet- oder mobile Web-Applikationen
- Navigationsgeräte für den Straßenverkehr
- Verkehrsbeeinflussungsanlagen samt dazugehöriger Sensorik der Straßeninfrastrukturbetreiber
- Fahrplananzeigetafeln an ÖV-Stationen mit Echtzeitinformation
- Fahrgastinformation zur Anschlusssicherung

machte es erforderlich, vereinheitlichte Standards, klare Verantwortungen und transparente Nutzungsbedingungen von Datenbeständen, deren Existenz maßgeblich durch die öffentliche Hand induziert und finanziert wurde, verbindlich festzulegen. Einvernehmlich zu fixieren sind auch alle Maßnahmen, welche erforderlich sind, um die laufende Aktualisierung der geschaffenen Datenbestände sicherzustellen.

Ein wesentlicher Schritt in diese Richtung wurde durch die Finanzierungsbeiträge des Klima- und Energiefonds zu den Projekten GIP, GIP.GV und VAO im Rahmen des Jahresteilprogrammes 2009 gesetzt.

- Im Projekt **GIP.AT (Grafenintegrationsplattform)** wird derzeit unter der Federführung des Amtes der Kärntner Landesregierung am Aufbau eines einheitlichen, intermodalen Verkehrsgrafens Österreichs gearbeitet.

- Das von der Verkehrsverbund Ostregion GmbH/ dem Land Niederösterreich federführend betreute Projekt **GIP.GV.AT** soll sicherstellen, dass auf den unterschiedlichen Verwaltungsebenen geeignete Prozesse und Tools zur effizienten Aktualisierung der in **GIP.AT** geschaffenen Datengrundlagen zur Verfügung stehen.
- Im Projekt **VAO (Verkehrsauskunft Österreich)** wird, unter der Leitung des Konsortialführers ASFINAG, eine österreichweit vereinheitlichte, intermodale Verkehrsinformationsplattform erstellt, deren Ergebnisse anderen Stakeholdern diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden.

Als Arbeitshypothesen wurden hierbei unterstellt, dass

- die derzeitigen Prozesse der Datensammlung und Aufbereitung auf unterschiedlichen Ebenen (Gemeinden, Länder, Bund, Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmen etc.) wesentliche Optimierungspotenziale aufweisen, welche insgesamt qualitätserhöhend und kostensenkend wirken können
- unterschiedliche Anwender wesentlichen Nutzen aus den bereitgestellten aktuellen Grundlagendaten ziehen können
- die Frage der „Vollständigkeit“ und „Richtigkeit“ der Informationen nicht privaten Anbietern überlassen werden darf, da dies ineffizient und aus Sicht der Verkehrssteuerung kontraproduktiv sein kann
- eine zuverlässige und qualitativ hochwertige Verkehrsinformation (Pre- und On-Trip) maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl bei der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen hat und damit auch als (Mobilitäts-)Steuerungsinstrument Anwendung finden kann
- ein definiertes Grundgerüst wichtiger Verkehrsdaten und -informationen jedem potenziellen Nutzer zu definierten Bedingungen diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden kann.

Eine wesentliche strategische Weichenstellung, nämlich dass die für den Endkunden abrufbaren Routing-Informationen österreichweit einheitlich und somit zentral zu erfolgen haben, wurde umgesetzt: Aus technischen und finanziellen Gründen wurden hier (v. a. im Projekt VAO) Vorkehrungen getroffen, dass diese Informationen zentral bereitgestellt werden. Um im Rahmen dieser zentralen Datenbereitstellung „Unregelmäßigkeiten“ zu verhindern, wurde eine Trusted Third Party (T3P) initiiert,

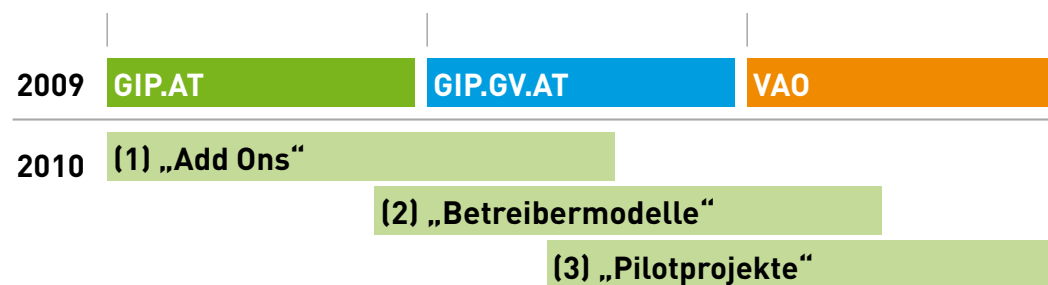
welche ihre Arbeit in Abstimmung mit dem Klima- und Energiefonds, dem BMVIT und den Mitgliedern der Projektkonsortien des Jahresteilprogramms 2009 aufgenommen hat. Dieser Sachverhalt bedingt jedenfalls, dass im Rahmen dieses Calls Aktivitäten, die auf die Neu- bzw. Weiterentwicklung regionaler Routingsysteme (ÖPNV und MIV) abzielen, nicht förderbar sind.

1.2 Zielsetzungen des 2. Calls „Attraktivierung des ÖPNV – technische Grundlagen“

Im Rahmen des Calls 2010 sollen nunmehr Aktivitäten gefördert werden, welche die drei Arbeitsschwerpunkte des vergangenen Jahres

- (1) ergänzen („Add Ons“)
- (2) den nachhaltigen Betrieb der geschaffenen Instrumente sicherstellen („Betreibermodelle“) und
- (3) konkrete, innovative Anwendungen (Piloten) auf regionaler/sektoraler Ebene vorsehen („Pilotprojekte“)

- Entwicklungen im Themenkomplex der „Middle Ware Services“ und die Optimierungen der Systeme hinsichtlich Datendurchsatz und Zeitrestriktionen (Zugriffszeiten, Datenübertragungsraten und -zeiten)
- Verkehrsdaten: Umsetzung der aus den Pflichtenheften VAO resultierenden Notwendigkeiten im Bereich Datenerfassung/Sensorik
- Verkehrslage und – information: Umsetzung des Lastenheftes aus dem laufenden VAO-Projekt
- Maßnahmen, welche die Erfüllung von Qualitätsvorgaben i. w. S. der adäquaten (und gegebenenfalls vertragskonformen) Leistungserbringungen im öffentlichen Verkehr sicherstellen
- relevant sind weiters die Vereinheitlichung der bestehenden Angebote, die Kompatibilität zwischen den Lösungen, die Vereinheitlichung und die Normierung der Namensgebung etc.



Übersicht 1.1: Themenschwerpunkte des Calls „Attraktivierung des ÖPNV – technische Grundlagen“

Exemplarisch werden genannt:

Für den Bereich (1) „Add Ons“

- Unterstützung der Weiterentwicklung von Einzelinitiativen Projektbeteiligter von GIP, GIP.GV und VAO, insbesondere Realisierung/Implementierung von Konzepten, welche in der ersten Projektphase von GIP, GIP.GV und VAO erarbeitet wurden
- „Soft“-Maßnahmen, welche die Implementierung der GIP.GV-Tools stützen (z. B. organisatorische Maßnahmen, Schulungen; keinesfalls die Anschaffung von Hardware)
- Erhöhung der Datenqualität, -vollständigkeit und der Prozesse zur Datenbereitstellung im ÖPNV (insb. auch die Bereitstellung von Fahrplandaten i. w. S. unter Einbindung der T3P)
- Unterstützung bei Datenübernahme, -konvertierung usw.

Für den Bereich (2) „Betreibermodelle“

Gemeinsam zu entwickeln, zu beschließen und umzusetzen sind Konzepte und Vorkehrungen zur Schaffung einer Aufbau- und Ablauforganisation einer österreichweit einheitlich vorgehaltenen „Gesamt-GIP“ sowie Maßnahmen zum nachhaltigen Betrieb der T3P. Es soll unter anderem sichergestellt werden, dass die im Zuge des Projektes GIP erreichten Ergebnisse auch nach Beendigung des Projektes nutzbar sind und weiterentwickelt werden, konkret

- i. die Definition der Aufgaben
- ii. die Definition der Struktur und Schnittstellen
- iii. das Aufgabenfeld der GIP
- iv. das Geschäftsmodell der GIP
- v. die Finanzierung der GIP

Aufgrund des bekannten Endes der Projekte GIP.AT und GIP.GV.AT im Jahr 2011 sind die Vorbereitungen für eine „Übernahme“ der GIP in einen „institutionalisierten Regelbetrieb“ sowie die dafür

² Die T3P ist derzeit bei der AustriaTech (<http://www.austriatech.org/>) im Aufbau.

erforderlichen Aktivitäten vordringliche Aufgabenstellungen. Diese können und sollen im Kreis der derzeitigen GIP.AT/GIP.GV.AT/VAO-Partnerstrukturen, jedenfalls unter Beteiligung der T3P, einer einvernehmlichen Lösung zugeführt werden. Dementsprechend wurde die Laufzeit dieses Teils des Calls verkürzt (Call Teil 2 „Betreibermodelle“ schließt am 15. Oktober 2010).

Für den Bereich (3) „Piloten“

- innovative Lösungen und Demonstratoren in den Themenfeldern:
 - a. Verbesserung der Informationsbereitstellung an den intermodalen Schnittstellen (z. B. verkehrsträgerübergreifende Information an P&R-Anlagen)
 - b. Verkehrsdatenerfassung (FCD)
 - c. kooperative Systeme Fahrzeug-Infrastruktur
 - d. innovative Lösungen für Ticketing und Fahrgeldmanagement
 - e. Piloten im Bereich Anschlusssicherung
- In jedem Fall ist der Konnex zu GIP bzw. VAO deutlich herzustellen und Bedingung für die finanzielle Unterstützung durch den Klima- und Energiefonds.

2. Fördergegenstand

Förderbar sind alle Maßnahmen, welche zur Erreichung der oben definierten Ziele dienen, insbesondere auch

- die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen
- die Durchführung von Beschaffungen (Investitionen)
- Eigenleistungen von privatrechtlich organisierten Projektpartnern
- Ankauf von Lizenzen und Softwareausstattung
- Datenzinkäufe und Schulungen.

3. Antragsberechtigte (Finanzierungswerber)

Antragsberechtigt sind Stellen/Konsortialführer aus

- Gebietskörperschaften auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene
- Verkehrsinfrastrukturbetreiber, Verkehrsverbünde
- österreichweit tätige Anbieter von Verkehrsdienstleistungen

Die Aufnahme von Technologiepartnern in die projektdurchführenden Konsortien ist möglich, wobei allfälligen wettbewerbsrechtlichen Erfordernissen durch den jeweiligen Konsortialführer nachzukommen ist.

4. Allgemeine Fördervoraussetzungen

- a. Der Förderungswerber muss alle ihm zu Gebote stehenden zumutbaren Finanzierungsmöglichkeiten ausgeschöpft haben.
- b. Die Förderung ist nur zulässig, wenn die Realisierung des Projekts ohne Förderung aus Bundesmitteln nicht oder nicht im vorgesehenen Umfang oder nur zu einem späteren Zeitpunkt möglich wäre.
- c. Eine Kofinanzierung des Projektes durch die beteiligten Verkehrsunternehmen bzw. auch durch Gebietskörperschaften (Länder, Gemeinden) im Ausmaß von mindestens 50 % ist Voraussetzung.
- d. Die Gesamtfinanzierung des zu fördernden Vorhabens muss gesichert sein.
- e. Der Förderungswerber muss sich verpflichten, bei Nichterfüllung der Förderbedingungen den Förderbetrag zur Gänze oder aliquot zurückzahlen.
- f. Die Prüfung der Fördervoraussetzungen erfolgt im Auftrag des Klima- und Energiefonds durch die Abwicklungsstelle in Form einer Prüfung der vom Förderungswerber vorgelegten Unterlagen.
- g. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht.

5. Förderart und Ausmaß

Nicht rückzahlbare Zuschüsse im Ausmaß von maximal 50 % der anrechenbaren Kosten werden gewährt für:

- **Investitionen**, welche zur Realisierung des Vorhabens erforderlich sind
- **Studien und externe Dienstleistungen**, welche zur Implementierung der Vorhaben erforderlich sind
- **Beschaffung von Software und Lizenzen**, welche zur Erreichung der Ziele erforderlich sind
- **Eigenleistungen der Antragsteller**: Basis der Berechnung der Förderquoten sind hierbei Mitarbeiterstunden, welche über geeignete Zeitnachweise zu belegen und zu Vollkostensätzen (Personalaufwand und angemessener Overhead) zu bewerten sind.

Als Stichtag der Anrechenbarkeit von Projektkosten wird der 30. August 2010 festgelegt.

6. Budget

Der Klima- und Energiefonds stellt für den 2. Call „Attraktivierung ÖPNV – technische Grundlagen“ bis zu 5 Mio Euro zur Verfügung. Eine indikative Aufteilung dieser Gesamtmittel in die drei Teilbereiche wird wie folgt vorgenommen:

(1) Add Ons	35 %
(2) Betreibermodelle max.	5 %
(3) Piloten	60 %

7. Einreichung des Ansuchens

Für die Einreichung ist das vom Klima- und Energiefonds bereitgestellte Projektantragsformular zu verwenden. Förderwerber werden ersucht, wie folgt vorzugehen:

- Als erster Schritt zur Einreichung muss das Projekt auf der Homepage des Klima- und Energiefonds (<http://www.klimafonds.gv.at/home/foerderunguide.html>) registriert werden.
- Als zweiter Schritt folgt die Übermittlung des vollständig ausgefüllten Projektantragsformulars (Download unter „News“ auf <http://www.schig.com>).

Die Förderungsansuchen sind schriftlich und unter Anschluss der erforderlichen Unterlagen an die vom Klima- und Energiefonds beauftragte Abwicklungsstelle SCHIG mbH im Original (Hardcopy) und elektronisch (per E-Mail) zu übermitteln.

SCHIG mbH
c/o Abwicklungsstelle Klima- und Energiefonds
Lassallestraße 9b, A-1020 Wien
Kli.en@schig.com
Tel.: +43 (0) 1 812 73 43-1406
Fax: +43 (0) 1 812 73 43-1100

8. Rechtsgrundlagen und Verfahren

8.1 Rechtsgrundlagen

Die Richtlinie 2007/2/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2007 zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft (INSPIRE), die Verträge über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen (§ 48ff BBG), FTE-Richtlinien zur Förderung der wirtschaftlich-technischen Forschung und Technologieentwicklung gemäß § 11 Z 1 bis 5 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes (FTFG) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19. 11. 2007 (GZ BMVIT-609.986/0011-III/I2/2007) sind als Rechtsgrundlagen heranzuziehen.

8.2 Verfahren

- I. Die Projekteinreichungen werden nach formaler Vorprüfung durch die Abwicklungsstelle einer Expertenjury des Klima- und Energiefonds vorgelegt, welche einen Fördervorschlag auf Basis der Beurteilungskriterien (siehe Punkt 8. dieses Leitfadens) erstellt. Dieser Fördervorschlag kann Auflagen enthalten, die von der Abwicklungsstelle mit den Antragstellern zu verhandeln sind, bevor eine Empfehlung an das Präsidium des Klima- und Energiefonds ausgesprochen wird.
- II. Die Förderungsentscheidung liegt beim Präsidium des Klima- und Energiefonds.
- III. Eine Ablehnung von Anträgen erfolgt schriftlich unter Angabe der Gründe.
- IV. Eine Förderungszusage, welche mit bestimmten Auflagen zur Sicherung des Projekterfolges verbunden sein kann, erfolgt schriftlich und bedarf der Annahme durch den Förderungsnehmer. Mit Annahme der Förderungszusage

10. Zeitplan

- hat der Förderungswerber die in der Verpflichtungserklärung vorgesehenen Verpflichtungen zu übernehmen.
- V. Die Förderungsabwicklung führt die vom Klima- und Energiefonds beauftragte Abwicklungsstelle durch.
- VI. Der Förderungsbetrag gelangt nach Vorlage der erforderlichen Berichte (Zwischen- und Endbericht) und Abrechnungsunterlagen zur Auszahlung. Voraussetzung der Auszahlung des Förderungsbetrages (bzw. Restbetrages) ist die Abrechnung des Projekts und der Nachweis der Erfüllung der sonstigen Förderungsauflagen und -bedingungen. Die Prüfung der vorzulegenden Belege und sonstigen Nachweise erfolgt dabei in Verantwortung des Klima- und Energiefonds, wobei eine stichprobenartige Überprüfung durch die Abwicklungsstelle erfolgt.
- VII. Werden die vorgesehenen förderbaren Projektkosten unterschritten und sind die Förderungsvoraussetzungen weiterhin gegeben, verringert sich die Förderung aliquot. Dies ist dem Förderungsnehmer durch den Klima- und Energiefonds schriftlich mitzuteilen.

	Add Ons	Betreibermodelle	Pilotprojekte
Call öffnet	6. Sept. 10	6. Sept. 10	6. Sept. 10
Call schließt	20. Dez. 10	30. Okt. 10	20. Dez. 10
Erstevaluierung bis...	30. Jän. 11	15. Nov. 10	30. Jän. 11
Jurysitzung (ca.)	Mrz. 11	Dez. 10	Mrz. 11
Verhandlungsrunden	Apr. 11	Jän. 11	Apr. 11
Beschluss der Projekte durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds	Mai 11	Feb. 11	Mai 11
Fördervertragsabschluss	Jun. 11	Mrz. 11	Jun. 11

Übersicht 10.1: Zeitplan

9. Beurteilungskriterien

Nach folgendem Beurteilungsraster wird die Bewertung der Projektanträge durch die Juroren des Klima- und Energiefonds vorgenommen:

Beurteilungskriterien gem. Leitfaden	Maximalpunkte
A // Relevanz des Vorhabens	
A 1 // Beitrag Programmziele	
Bezug zu/Zusammenhang mit GIP, GIP.GV, VAO	25
Bezug zum ÖPNV	15
Steigerung der Qualität der Grundlagen bzw. Services	5
A 2 // Publizitätswirkung	5
B // Zeitnähe der Umsetzung	10
C // Qualität des Vorhabens	
C1 // Transparenz und Verständlichkeit	
Transparenz und Plausibilität der Kostangaben	10
Allgemeine Verständlichkeit	5
C2 // Grad der Innovation	15
D // Ökonomisches Potenzial und Verwertung	10
Summe	100

Übersicht 9.1: Beurteilungsraster für die Bewertung der Projektanträge

11. Beratung, Auskünfte

Nähere Informationen über dieses Förderungsprogramm, Beratung und Auskünfte erhalten Sie beim www.klimafonds.gv.at und/oder der



Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG)

Lassallestraße 9b, A-1020 Wien

Mag. Rudolf Sebastnik, Mag. Nicole Witura

E-Mail: Kli.en@schig.com

Tel.: +43 (0) 1 812 73 43-1406

Fax: +43 (0) 1 812 73 43-1100

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

Klima- und Energiefonds

Gumpendorfer Str. 5/22, A-1060 Wien

Redaktion: Franz Schwammenhöfer, BMVIT

Rudolf Sebastnik, SCHIG

Klima- und Energiefonds

Gestaltung: ZS communication + art

Programmabwicklung: Schieneninfrastruktur-

Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG),

Lassallestraße 9b, A-1020 Wien

Coverfoto: ZS communication + art

Herstellungsort: Wien, September 2010

Im Interesse des Textflusses und der Lesefreundlichkeit werden nach Möglichkeit geschlechtsunspecifische Termini verwendet. Alle Bezeichnungen schließen durchgehend die weibliche Form mit ein.

