

# Leitfaden

## Innovationen für grüne und effiziente Mobilität – Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen Aktionsplans für Intelligente Verkehrssysteme (IVS)

Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds der  
österreichischen Bundesregierung



|  |           |
|--|-----------|
| <b>Vorwort</b>   | <b>3</b>  |
| <b>1. Das Wichtigste in Kürze</b>  | <b>4</b>  |
| <b>2. Ausrichtung und Ziele des Programmes</b>   | <b>5</b>  |
| 2.1 Ausgangssituation  | 5         |
| 2.2 Programmstrategie und -ziele   | 6         |
| 2.3 Ausrichtung der ersten Ausschreibung   | 7         |
| <b>3. Themenfelder der Ausschreibung</b>   | <b>8</b>  |
| 3.1 Bereitstellung von Verkehrsinformationen auf den niederrangigen und urbanen Infrastrukturen aller Verkehrsmodi | 8         |
| 3.2 Verkehrsmodi-übergreifende Gestaltung von Verkehr und Einbeziehung der Verknüpfungspunkte                      | 8         |
| 3.3 Intelligente Informations- und Buchungssysteme für Infrastruktureinrichtungen                                  | 9         |
| 3.4 Management von Ereignissen im Verkehrssystem   | 9         |
| <b>4. Grundlagen der Einreichung</b>   | <b>10</b> |
| 4.1 Einbettung des Projektes in das Funktionale Schema zur Beschreibung von IVS-Diensten                           | 10        |
| 4.2 Selbstevaluierung – Abschätzung der Projektwirkungen anhand der Programmziele                                  | 11        |
| <b>5. Beurteilung der eingereichten Projekte</b>   | <b>11</b> |
| 5.1 Beurteilungskriterien  | 11        |
| <b>6. Administrative Hinweise zur Ausschreibung</b>  | <b>12</b> |
| 6.1 Zielgruppen  | 12        |
| 6.2 Projektarten   | 12        |
| 6.3 Anerkennbare Kosten, Finanzierungsintensitäten   | 12        |
| 6.4 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität  | 12        |
| 6.5 Zeitplan   | 12        |
| <b>7. Ablauf</b>   | <b>13</b> |
| 7.1 Einreichung  | 13        |
| 7.2 Verpflichtendes Beratungsgespräch als formales Kriterium   | 13        |
| 7.3 Auswahl der Projekte   | 13        |
| 7.4 Vertragserrichtung   | 13        |
| <b>8. Kontakte und Beratung</b>  | <b>14</b> |
| 8.1 Programmauftrag und -verantwortung   | 14        |
| 8.2 Programmabwicklung   | 14        |
| 8.3 Beratung und Begleitung  | 14        |
| <b>Anhang – Funktionales Schema</b>  | <b>15</b> |

Unser Verkehrssystem ist nicht nachhaltig. Dies zeigt die Vorausschau der Europäischen Kommission: Bei ihrem Blick auf die nächsten 40 Jahre wird deutlich, dass sich der Verkehr nicht wie bisher weiterentwickeln kann – denn dann wird die Ölabhängigkeit des Verkehrs weiterhin nur geringfügig weniger als 90 % betragen. Erneuerbare Energiequellen werden das Ziel von 10 % für 2020 nur unwesentlich überschreiten. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs würde bis 2050 ein Drittel höher ausfallen als nach dem Stand von 1990. Die überlastungsbedingten Kosten werden bis 2050 um rund 50 % steigen. Die Schere zwischen zentralen Regionen und Randgebieten wird sich, bezogen auf die Zugänglichkeit, weiter öffnen. Die gesellschaftlichen Kosten von Unfällen und Lärmbelastung werden weiter steigen.

Laut Europäischer Kommission ist die Einschränkung von Mobilität keine Option. Welche alternativen Szenarios für neue Verkehrsmuster zeichnen sich also ab? Bei denen eine größere Zahl von Reisenden und größere Mengen Fracht durch den effizientesten Verkehrsträger (oder die effizienteste Kombination von Verkehrsträgern) gemeinsam zu ihrem Zielort befördert werden? Wo sich der Individualverkehr vorzugsweise auf die letzten Kilometer der Strecke beschränkt und mit umweltfreundlichen Fahrzeugen erfolgt?

Es gilt, Intelligente Verkehrssysteme (IVS) für eine effizientere Nutzung des Verkehrs für unterschiedliche NutzerInnen und die entsprechende Infrastruktur aufzubauen. Der Klima- und Energiefonds engagiert sich seit dem Jahr 2009 im Bereich der Implementierung von IVS-Technologien: Im Rahmen der Programmlinie „Attraktivierung ÖPNV – Technische Grundlagen“ wurden bereits 10 Projekte mit einer Gesamtsumme von rund 11 Mio. Euro gefördert.

Im heurigen Programm „Innovationen für grüne und effiziente Mobilität – Intelligente Verkehrssysteme“ sollen weitere Schritte zur Erreichung eines effizienten, sicheren und umweltverträglichen Verkehrssystems in Österreich gesetzt und damit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter gesteigert werden – Aspekte der Umweltverträglichkeit, positiven Umweltwirkungen und effizienten Ressourcennutzung stehen dabei wieder im Vordergrund.

Gefördert werden Implementierungsprojekte von überregionalem Interesse mit hohem Innovationsgehalt und dem nachvollziehbar dargestellten Potenzial einer nachhaltigen Nutzung bzw. Bereitstellung der implementierten Dienste, die auch über die Laufzeit einer etwaigen Förderung hinausgeht.

Wir freuen uns, wenn Ihre innovativen Projektideen zum Themenkomplex Verkehrstelematik einen Beitrag zur Erreichung eines Intelligenen Verkehrssystems in Österreich leisten. Vor dem Hintergrund der neuen regulativen Rahmenbedingungen und der Ziele des Weißbuches der Europäischen Union ermöglichen wir damit in der Folge reale Effekte für die Umwelt.

DI Theresia Vogel  
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

DI Ingmar Höbarth  
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

# 1. Das Wichtigste in Kürze

Der Klima- und Energiefonds engagiert sich seit dem Jahr 2009 im Bereich der Implementierung von IVS-Technologien. Im heurigen Programm „Innovationen für grüne und effiziente Mobilität“ sollen weitere Schritte zur Erreichung eines effizienten, sicheren und umweltverträglichen Verkehrssystems in Österreich gesetzt werden, wobei hier Aspekte der Umweltverträglichkeit bzw. positiver Umweltwirkungen und einer effizienten Ressourcennutzung im Vordergrund stehen. Im Rahmen dieser Ausschreibung stehen insgesamt 6,75 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

## Themenfelder der ersten Ausschreibung

**Themenfeld 1:** Bereitstellung von Verkehrsinformationen auf den niederrangigen und urbanen Infrastrukturen aller Verkehrsmodi

**Themenfeld 2:** Verkehrsmodi-übergreifende Information in (Verkehrs-)Knoten

**Themenfeld 3:** Intelligente Informations- und Buchungssysteme für Infrastruktureinrichtungen

**Themenfeld 4:** Management von Ereignissen im Verkehrssystem

## Einreichtermin

bis spätestens **Donnerstag, 26. Jänner 2012**, schriftlich und unter Anschluss erforderlicher Unterlagen an die vom Klima- und Energiefonds beauftragte Abwicklungsstelle Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im **Original** (Hardcopy) und **elektronisch** (per E-Mail).

## Projektarten

Gefördert werden **Implementierungsprojekte** von überregionalem Interesse mit hohem Innovationsgehalt und dem nachvollziehbar dargestellten Potenzial einer nachhaltigen Nutzung (bzw. Bereitstellung) der geschaffenen Dienste, auch über die Laufzeit einer etwaigen Förderung hinaus. Reine Grundlagenforschungsprojekte sowie Projekte, die ausschließlich auf die Bestandserhebung möglicherweise erforderlicher Daten abzielen, sind nicht förderbar.

## Information und Beratung

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)  
c/o Abwicklungsstelle:  
Klima- und Energiefonds  
Telefon: 01 812 73 43-1404  
Fax: 01 812 73 45-1300  
Lassallestraße 9b, 1020 Wien  
[www.schig.com](http://www.schig.com)

## Kontaktpersonen:

DI Katharina Kurat  
Mag. Rudolf Sebastnik  
E-Mail: [kli.en@schig.com](mailto:kli.en@schig.com)

## 2. Ausrichtung und Ziele des Programmes

### 2.1 Ausgangssituation

Im März 2011 wurde von der Europäischen Kommission das Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“<sup>1)</sup> veröffentlicht. Darin wird postuliert, dass die Einschränkung von Mobilität keine Option ist („curbing mobility is not an option“), um die angestrebten Verminderungen der Emissionen zu erreichen. Ziel der Verkehrspolitik ist es daher, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass der Bevölkerung ein leistungsfähiges und qualitativ hochwertiges Verkehrssystem zur Verfügung gestellt werden kann und dabei die vorhandenen Ressourcen effizienter genutzt werden.

Eines der Kernthemen dabei ist jenes der **städtischen Ballungsräume**. Dieses Thema wurde bereits im „**Aktionsplan urbane Mobilität**“<sup>2)</sup> im Jahr 2009 aufgegriffen. Vor dem Hintergrund, dass mehr als 70 % der europäischen Bevölkerung in Stadtgebieten leben, stehen die urbanen Räume vor allem in Hinblick auf Verkehr und Umwelt (CO<sub>2</sub>, Luftverschmutzung und Lärm) vor großen Herausforderungen. Die urbane Mobilität gewinnt zunehmend an Bedeutung, ebenso wie die Wahl des Verkehrsmittels. Auch im Bereich des Güterverkehrs, der in Städten häufig seinen Ausgangs- und Endpunkt findet, ist die urbane Mobilität ein Faktor, nicht nur im Hinblick auf das Thema der effizienten und ressourcenschonenden „last-mile“. Im Weißbuch „Verkehr 2011“ wird das Thema des umweltfreundlichen Stadt- und PendlerInnenverkehrs wieder aufgegriffen.

Das Weißbuch entwickelt zudem zehn Ziele für ein **wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem**, die in drei Kerngruppen zusammengefasst wurden:

1. Entwicklung und Einführung neuer und nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme

2. Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch stärkere Nutzung energieeffizienter Verkehrsträger
3. Steigerung der Effizienz des Verkehrs und der Infrastrukturnutzung durch Informationssysteme und marktgestützte Anreize

Vor diesem Hintergrund zeigt sich, dass die Entwicklung und Implementierung neuer Verkehrstechnologie-Lösungen eine wesentliche Grundlage zur Erreichung dieser Ziele sind.

Die technologischen Entwicklungen haben in den letzten 20 Jahren im Verkehrssektor aus der Perspektive des integrierten Verkehrssystems im Zusammenspiel von Fahrzeug, Infrastruktur, Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation zu einem außerordentlichen Fortschritt, insbesondere bei der Schaffung sogenannter **Intelligenter Verkehrssysteme** (englisch: Intelligent Transport Systems – ITS), geführt. Diese erlauben neue Ansätze in der Verkehrssteuerung und Verkehrsorganisation, mit denen das Erarbeiten wirkungsvoller Strategien zur Lösung der Verkehrsprobleme ermöglicht wird. Die Notwendigkeit zur großflächigen Implementierung Intelligenter Verkehrssysteme wurde auch auf europäischer Ebene erkannt, weshalb von der Europäischen Kommission im Jahr 2008 der **ITS Action Plan**<sup>3)</sup> ins Leben gerufen wurde, um die Einführung Intelligenter Verkehrssysteme in Europa voranzutreiben.

Ausschlaggebend dafür waren vor allem drei Problematiken, auf die im Rahmen des ITS Action Plans dezidiert hingewiesen wird:

- Rund 10 % des Straßennetzes gelten als überlastet, die dadurch jährlich verursachten Kosten entsprechen ca. 0,9 – 1,5 % des Bruttoinlandsproduktes (BIP) der EU.
- 72 % der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehen im Straßenverkehr, der zwischen 1990 und 2005 um 32 % zugenommen hat.
- Trotz eines Rückgangs der Zahl der Verkehrstoten (minus 24 % seit 2000 in den 27 EU-Staaten), liegt die Zahl mit 42.953 Todesopfern im Jahr 2006 noch immer um 6.000 über dem angestrebten Ziel, die Zahl der im Verkehr getöteten Menschen im Zeitraum 2001 bis 2010 zu halbieren.

<sup>1)</sup> Europäische Kommission: „Weißbuch – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ – KOM(2011) 144 endgültig, Brüssel, 2011

<sup>2)</sup> Europäische Kommission: „Aktionsplan urbane Mobilität“ – KOM(2009) 490 endgültig, Brüssel, 2009

<sup>3)</sup> Europäische Kommission: „Aktionsplan zur Einführung Intelligenter Verkehrssysteme in Europa“ – KOM(2008) 886 endgültig, Brüssel, 2008

Intelligente Verkehrssysteme können hier dazu beitragen, die Effizienz und Sicherheit des bestehenden Verkehrssystems zu erhöhen, die Verkehrsnachfrage in Richtung der stärkeren Nutzung umweltverträglicher Verkehrsträger zu beeinflussen und im Bereich des Güterverkehrs „grüne Güterverkehrskorridore“ zu fördern. Angesichts einer erwarteten Zunahme des Güterverkehrs um 50 % und des Personenverkehrs um 35 % zwischen 2000 und 2020, besteht das Bestreben der europäischen Verkehrspolitik darin, das Verkehrswesen umweltverträglicher, effizienter und sicherer zu gestalten.

Zur Umsetzung der im ITS Action Plan definierten Ziele wurde seitens der Europäischen Kommission die **IVS-Richtlinie** 2010/40/EU<sup>4)</sup> erarbeitet, welche die **harmonisierte und koordinierte Umsetzung von Telematikmaßnahmen im Verkehrsbereich** unterstützen soll. Die Mitgliedsstaaten werden durch diese IVS-Richtlinie nicht zur Umsetzung von IVS-Diensten verpflichtet; sollen entsprechende Services aber eingeführt werden, so sind die zu erstellenden Spezifikationen und Normen einzuhalten, weshalb hier harmonisierte Dienste und Lösungen zu erwarten sind.

Die IVS-Richtlinie legt folgende vier vorrangige Bereiche fest, für welche Spezifikationen und Normen erarbeitet werden sollen:

1. Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten
2. Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement
3. IVS-Anwendungen für die Straßenverkehrssicherheit
4. Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur

Österreich hat bereits 2004 mit dem **Rahmenplan für den Einsatz der Telematik im österreichischen Verkehrssystem**<sup>5)</sup> einen ersten wichtigen Schritt gesetzt. Jetzt ist es notwendig, in Österreich die Strategie für ein Intelligentes Verkehrssystem den europäischen Rahmenbedingungen anzupassen. Derzeit wird von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) der nationale IVS-Aktionsplan – die Strategie für die Umsetzung eines Intelligenten Verkehrssystems

im Einklang mit den europäischen Vorgaben für Österreich – formuliert. Der österreichische IVS-Aktionsplan wird Ende 2011 präsentiert werden, im Frühjahr 2012 wird auch das IVS-Gesetz in Kraft treten.

Damit kann nicht nur den Vorgaben der europäischen IVS-Richtlinie entsprochen werden, sondern es werden auch wesentliche Akzente für ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Mobilitätssystem gesetzt und Beiträge zur Erhöhung der Standortqualität Österreichs geleistet.

Das Programm „Innovationen für grüne und effiziente Mobilität“ soll als Initiative im Rahmen des IVS-Aktionsplans Projekte initiieren, die zur Umsetzung der Ziele des IVS-Aktionsplans und langfristig zur **Erreichung eines effizienten, sicheren, aber vor allem umweltverträglichen Verkehrssystems** beitragen können.

## 2.2 Programmstrategie und -ziele

Der Klima- und Energiefonds verfolgt seit dem Jahr 2009 mit zwischenzeitlich drei Ausschreibungen die Strategie zur **forcierten Implementierung von IVS-Technologien**.

Mit den Projekten **Graphenintegrationsplattform (GIP)**, **E-Government-Lösungen zur Wartung der GIP (GIP.GV.AT)**, **Verkehrsauskunft Österreich (VAO)** und Demonstrationsprojekten wie „**EFM Modellregion Bregenzerwald**“, „**FCD Modellregion Salzburg**“ und „**Testfeld Telematik**“ wurden vom Klima- und Energiefonds klare Signale gesetzt. Mit der gegenständlichen ersten Ausschreibung des Klima- und Energiefonds im neuen Programm „Innovationen für grüne und effiziente Mobilität“ werden weitere Schritte zur Erreichung eines **effizienten, sicheren und umweltverträglichen Verkehrssystems** in Österreich – vor dem Hintergrund der neuen regulativen Rahmenbedingungen und der Ziele des Weißbuches „Verkehr“ – gesetzt: Gefördert werden Projekte, die dazu beitragen können, die im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans definierten Ziele umzusetzen, und die vor allem die Aspekte **Umweltverträglichkeit** und **effiziente Ressourcennutzung** des Verkehrssystems in den Vordergrund stellen.

<sup>4)</sup> Europäische Kommission: „Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, 7. Juli 2010 – Richtlinie zum Rahmen für die Einführung Intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern“ – L 207/1 – Amtsblatt der Europäischen Union Straßburg, 2010

<sup>5)</sup> BMVIT: „Telematikrahmenplan – Rahmenplan für den Einsatz von Telematik im österreichischen Verkehrssystem“, via donau – Entwicklungsgesellschaft mbH für Telematik und Donauschifffahrt (Hrsg.), Wien, 2004

Im Zuge der gegenständlichen ersten Ausschreibung sollen daher Projekte gefördert und umgesetzt werden, die dazu beitragen können, die im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans definierten Ziele umzusetzen, wobei hier im Einklang mit den Zielen des Klima- und Energiefonds vor allem die Aspekte **Umweltverträglichkeit** und **effiziente Ressourcennutzung** des Verkehrssystems im Vordergrund stehen.

Die Projekte zu den **2011 ausgeschriebenen Themenfeldern** (siehe Kapitel 3) werden erste Aktivitäten in Richtung der Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans darstellen und sollen grundlegende Ergebnisse für weitere Aktivitäten im Zuge zukünftiger Ausschreibungen liefern.

Das Programm „Innovationen für grüne und effiziente Mobilität“ orientiert sich für die Ausrichtung der Projekte an den drei **Handlungsfeldern**, die bei der Umsetzung von IVS die **zentralen Zielsetzungen** sind:

- **Umwelt**
- **Effizienz**
- **Sicherheit**

Aufbauend auf diesen drei Handlungsfeldern, welche die Mobilität von Personen und Gütern auf einem hohen Niveau sicherstellen, ist als Querschnittsthema die **Qualität** ein wesentlicher Faktor für die Akzeptanz der IVS-Dienste und somit für den Erfolg der gesetzten Maßnahmen.

Die Handlungsfelder stehen in enger Beziehung zueinander. Um Maßnahmen zu setzen, die Einfluss auf die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems der Zukunft haben, muss ein Beitrag zu allen geleistet werden. Denn nur ein effizientes System, das die Sicherheit der VerkehrsteilnehmerInnen gewährleistet, qualitativ hochwertige Dienste zur Verfügung stellt und somit auch eine hohe Akzeptanz der NutzerInnen erreicht, kann langfristig positiven Einfluss auf die Erreichung von umweltverträglichem Verkehr haben.

### 2.3 Ausrichtung der ersten Ausschreibung

Die erste Ausschreibung des Programms „Innovationen für grüne und effiziente Mobilität“ greift Themen des IVS-Aktionsplans auf und setzt dabei einen Schwerpunkt auf Information, um im Einklang mit den Zielen des Klima- und Energiefonds die Entwicklung eines umweltverträglichen Verkehrssystems der Zukunft zu forcieren.

Die eingereichten Vorhaben müssen eine **stark umsetzungsorientierte Ausrichtung** haben und einen Beitrag zur positiven Veränderung in **mindestens einem** der oben genannten Handlungsfelder im Rahmen der ausgeschriebenen Themenfelder leisten, wobei jedenfalls die Aspekte der **Umweltverträglichkeit** und **effizienten Ressourcennutzung** berücksichtigt werden müssen.

Um die Zielsetzungen der Handlungsfelder zu erreichen, ist die Akzeptanz der IVS-NutzerInnen von großer Bedeutung, weshalb großer Wert auf die Entwicklung qualitativ hochwertiger IVS-Dienste gelegt werden soll.

Bei der angesprochenen Zielgruppe handelt es sich im Sinne dieser Ausschreibung gemäß der IVS-Richtlinie um NutzerInnen von IVS-Anwendungen und Diensten. Die IVS-NutzerInnen beinhalten somit sowohl VerkehrsteilnehmerInnen, einschließlich besonders gefährdeter VerkehrsteilnehmerInnen, als auch sonstige NutzerInnen und Betreiber der Verkehrsinfrastruktur, FlottenmanagerInnen und Betreiber von Notdiensten.

Weiters ist die Berücksichtigung von **Aktivitäten im internationalen Kontext** obligatorisch. Dabei ist die **Verknüpfbarkeit** der Ergebnisse der entwickelten IVS-Dienste **national** und **international** zentral, um so eine Verbesserung in Richtung Effizienz, Sicherheit und insbesondere Umweltverträglichkeit im Gesamtsystem zu erzielen.

Um das zu erreichen, ist die **Einordnung jedes Projektes in ein Funktionales Schema** erforderlich. Dieses Funktionale Schema beschreibt IVS-Dienste, um eine über alle Verkehrsträger harmonisierte, strukturierte und aufeinander aufbauende Funktionalität mit definierten Schnittstellen und Aufgaben zwischen den Funktionalitäten zu gewährleisten. Dies muss in den Projekten entsprechend berücksichtigt und dargestellt werden (siehe dazu auch Kapitel 4.1).

Die erste Ausschreibung des Programms knüpft an die bisherigen Aktivitäten des Klima- und Energiefonds an. Im Rahmen der geplanten Vorhaben soll daher im Zuge der Antragstellung **Bezug zu laufenden Projekten** genommen und an die bisherigen Erkenntnisse direkt angeknüpft werden – vor allem auf die vom Klima- und Energiefonds geförderten Projekte GIP, GIP.GV.AT und VAO.

### 3. Themenfelder der Ausschreibung

Die erste Ausschreibung beinhaltet die folgenden vier Themenfelder:

**Themenfeld 1:** Bereitstellung von Verkehrsinformationen auf den niederrangigen und urbanen Infrastrukturen aller Verkehrsmodi

**Themenfeld 2:** Verkehrsmodi-übergreifende Gestaltung von Verkehr und Einbeziehung der Verknüpfungspunkte

**Themenfeld 3:** Intelligente Informations- und Buchungssysteme für Infrastruktureinrichtungen

**Themenfeld 4:** Management von Ereignissen im Verkehrssystem

Im Rahmen der Ausschreibung eingereichte Projekte müssen konkreten Bezug zu **mindestens einem dieser ausgeschriebenen Themenfelder** haben und diesen im Zuge der Antragstellung auch nachvollziehbar darstellen.

Der Schwerpunkt der nachfolgend detailliert beschriebenen Themenfelder liegt auf dem Aspekt „**Information**“, um qualitative, hochwertige, verkehrsträgerübergreifende Verkehrsinformationen zur Verfügung zu stellen. Die Hauptziele dabei sind eine **bessere Einbindung von umweltverträglichen Verkehrsträgern** und die **Verringerung der Barrieren zum Umstieg von Individualverkehr (IV) zu öffentlichem Verkehr (ÖV) bzw. zu anderen Formen sanfter Mobilität**, insbesondere an intermodalen Knotenpunkten, sowie die **Verbesserung der Effizienz des Gesamtsystems** (speziell in sensiblen Bereichen wie z. B. urbane Verkehrsnetze) durch frühzeitige Information (weniger Staus, weniger Leerfahrten etc).

#### 3.1 Bereitstellung von Verkehrsinformationen auf den niederrangigen und urbanen Infrastrukturen aller Verkehrsmodi

Derzeit beschränkt sich die für IVS-NutzerInnen verfügbare Verkehrsinformation aller Verkehrsmodi (vor allem der sicherheitsrelevanten Verkehrsinformation) primär auf die höherrangige Verkehrsinfrastruktur (z. B. Autobahnen- und Schnellstraßennetz). Auf dem niederrangigen Verkehrsinfrastrukturnetz und im städtischen Bereich ist Verkehrsinformation für IVS-NutzerInnen derzeit nur in bestimmten Gebieten aufgrund innovativer Projekte vor Ort verfügbar, jedoch noch keineswegs

österreichweit flächendeckend oder konsistent. Daher gilt es, die Erkenntnisse innovativer Pilotprojekte (z. B. ITS Vienna Region, qando, AnachB.at, ...) zu nutzen und darauf aufbauend eine **flächendeckende Versorgung mit aktueller, umfassender und hochqualitativer Verkehrsinformation anzustreben**.

Projekte im Rahmen dieses Themenfeldes sollen Aktivitäten und Maßnahmen umsetzen, die das umfangreiche Spektrum der Verkehrsinformation (z. B. bzgl. Wetter, Unfallwarnungen, Baustellen, Störungen, Verspätungen, Ausfällen, Information über ruhenden Verkehr wie Parkplätze, Garagen, Park & Ride sowie sonstiger Ereignisse) auch für das niederrangige Verkehrsinfrastrukturnetz und den urbanen Raum erweitern, mit dem Ziel, den IVS-NutzerInnen z. B. eine effizientere Routenplanung sowie eine damit verbundene Verkürzung der Reisezeit zu ermöglichen und somit auch den Zugang zu und die Nutzung von umweltverträglichen Verkehrsträgern zu verbessern.

#### 3.2 Verkehrsmodi-übergreifende Gestaltung von Verkehr und Einbeziehung der Verknüpfungspunkte

Durch fehlende Informiertheit der NutzerInnen über optimale Umstiegs- bzw. Verknüpfungspunkte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmodi wird oftmals ein Wechsel zwischen den Modi erschwert. Informationen über aktuelle Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Verspätungen, Anschlussmöglichkeiten, Beschreibung der Fußwege in Umstiegs- und Verknüpfungspunkten, weitere Mobilitätsdienste und Services am Knotenpunkt etc. sind, falls vorhanden, für die IVS-NutzerInnen nicht immer auf den ersten Blick ersichtlich. Während einzelne Städte bzw. Regionen bereits über sehr gute Echtzeitinformationssysteme an Umstiegs- bzw. Verknüpfungspunkten verfügen (z. B. ITS Vienna Region: qando, AnachB.at, Abfahrtsmonitore der Wiener Linien,...), ist **Echtzeitverkehrsinformation** in weiten Teilen Österreichs nur sehr begrenzt oder gar nicht verfügbar.

Neben den Echtzeitverkehrsinformationen sind an intermodalen Knotenpunkten (als Schnittstelle von IV zu ÖV und als Ausgangspunkt für die „last-mile“) **allgemeine Informationen über vorhandene Mobilitätsdienstleistungen und Services** (z. B. Car- und Bike-Sharing-Möglichkeiten) ein Thema. Im Bereich Car-Sharing und neuen Konzepten zur



Bewältigung der „last-mile“ werden aktuell in mehreren Forschungsprojekten wichtige Erkenntnisse gewonnen und Strategien entwickelt (z. B. eMORAIL, e-mobility on demand,...), welche zukünftig noch weiter vertieft, zu konkreten Projekten weiterentwickelt und nachhaltig implementiert werden müssen. Vorhandene Erkenntnisse, Projekte und aktuelle Initiativen sollen in den Projekten berücksichtigt werden.

Projekte, die in diesem Themenfeld eingereicht werden, sollen daher eine **Verkehrsmodi-übergreifende Verkehrsgestaltung** und die **Schaffung von intelligenten Verknüpfungspunkten**, die für die IVS-NutzerInnen den Wechsel zwischen und den Zugang zu den einzelnen Verkehrsmodi erleichtern, fördern. Speziell soll hier der Zugang von umweltverträglichen Verkehrsträgern bzw. die Verknüpfung mit ressourcenschonenderen Verkehrsträgern unterstützt werden.

Dabei sollen einerseits mit Hilfe von geeigneten **Echtzeitinformationsdiensten** der Reisekomfort erhöht sowie die Reisezeit und die Kosten für IVS-NutzerInnen verringert werden. Andererseits sollen im Rahmen einer Verkehrsmodi-übergreifenden Gestaltung, vor allem die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und die Bereitstellung von Information für die IVS-NutzerInnen über weitere Mobilitätsdienste (speziell auch im Hinblick auf das Thema der „last-mile“) Berücksichtigung finden, um den **Zugang zu verschiedenen Verkehrsmodi zu erleichtern** und somit auch die **Nutzung von umweltverträglichen Verkehrsträgern** zu erhöhen. Somit können intelligente Verknüpfungspunkte damit auch dem Trend, dass Fahrzeuge nicht mehr besessen werden müssen, Rechnung tragen – ein Teil der Wege kann in einem intermodalen Kontext flexibel mittels Sharing-Konzepten (z. B. Car-Sharing oder City-Bikes für die „last-mile“ des Weges) bewältigt werden.

### 3.3 Intelligente Informations- und Buchungssysteme für Infrastruktureinrichtungen

Das Themenfeld 3 umfasst **Umsetzungen für Informations- und Buchungssysteme** sowohl für Bereiche des **urbanen Verkehrsnetzes**, als auch entlang des **hochrangigen Netzes**. Bedingt durch z. B. den Straßengüterverkehr, der eine wichtige Rolle in der europäischen Wirtschaft spielt und dessen Nachfrage laut Prognosen bis 2020 um 50 % zunehmen wird, wird die Bereitstellung von

**Informations- und Buchungssystemen**, speziell für die Gruppe der **gewerblichen Fahrzeuge**, eine immer wichtigere Rolle spielen, um auf aktuelle Ereignisse und den Status der Infrastruktureinrichtungen (z. B. verfügbare Parkplätze, Stau und Überlastung, Lärm- und Abgaswirkungen, Informationen über Ladezonen und deren Verfügbarkeit, Informationen über Gebührenpflicht etc.) Rücksicht nehmen zu können und gegebenenfalls Alternativen auszuschöpfen.

Daher soll die **Schaffung von infrastruktureitigen IVS-Diensten** (wie z. B. zeitnahe Informations- und Buchungsmöglichkeiten) einen positiven Beitrag sowohl zur Optimierung des urbanen Verkehrs als auch entlang des hochrangigen Straßennetzes leisten. Einerseits können durch solche IVS-Dienste die Nutzung unerlaubter Verkehrsflächen und somit zusätzliche Sicherheitsrisiken vermieden werden, andererseits können, insbesondere im sensiblen Stadtgebiet, auch unnötige Fahrten und Staus reduziert bzw. gänzlich vermieden werden. Somit kann, neben der Entlastung der Infrastruktur, Verringerung von Leerfahrten und zusätzlichen Wegen innerhalb des urbanen Gebietes, Erhöhung der Sicherheit und Steigerung der Effizienz des Verkehrs, ein positiver Beitrag zu Erreichung eines nachhaltigeren, ressourcenschonenderen Verkehrssystems auch im **Bereich des Gütertransportes** geleistet werden.

### 3.4 Management von Ereignissen im Verkehrssystem

Dieses Themenfeld umfasst die Problematiken rund um die Handhabung von Ereignissen im Verkehrssystem. Allgemein umfasst der Begriff „Ereignis“ hier ein sehr breit gefächertes Spektrum. Es kann sich sowohl um planbare und vorhersehbare (z. B. eine Baustelle) als auch um nicht planbare Ereignisse (z. B. Unfall, sich ändernde Wetter- und Straßenbedingungen) handeln. Dabei spielt das Thema der qualitativ hochwertigen Informationen für IVS-NutzerInnen (einerseits für den Betreiber, andererseits auch für einzelne VerkehrsteilnehmerInnen) eine zentrale Rolle.

Eine wesentliche Komponente im IVS ist die **Identifikation von Ereignissen**, die erhebliche Auswirkung auf die Qualität der angebotenen IVS-Dienste hat. Derzeit wird oftmals lediglich die verkehrliche Wirkung von Vorfällen im Verkehrssystem detek-

tiert, jedoch nicht das Ereignis als ursprünglicher Auslöser und Ursache. Das Identifizieren von Vorkommnissen trägt dazu bei, die Ursachen von verkehrlichen Wirkungen (z. B. Stau, Verspätung oder auch aktuelle Wetterbedingungen) zu erkennen. Durch die zeitnahe Identifizierung kann die Einleitung und die Koordination von optimalen Gegenmaßnahmen erheblich verbessert werden.

Neben der Identifikation der Ereignisse spielt die präzise **Verortung von Ereignissen** eine wichtige Rolle. Durch präzise Verortung können bessere Gegenmaßnahmen zu Vorfällen (z. B. das Leiten von Einsatzkräften zu einem Unfall) gesetzt werden. Mit der Entwicklung der GIP wurde bereits ein großer Schritt für eine exakte, und für rechtsverbindliche Akte nutzbare, Verortungsbasis gesetzt. Die beiden Projekte GIP und GIP.GV.AT sollen eine Etablierung auf nationaler Ebene erleichtern. Derzeit erfolgt das Verorten jedoch meistens sehr ungenau, d. h. ein Ereignis kann derzeit nur einem gewissen Bereich der Infrastruktur zugeordnet werden; eine punktgenaue Lokalisierung ist meist nicht möglich. Ziel ist, die Qualität der Verortung von Vorkommnissen so weit zu erhöhen, dass eine flächendeckende Verortung von Ereignissen in Österreich zumindest auf Infrastrukturabschnittsebene ermöglicht wird. Eine weitere wesentliche Notwendigkeit neben dem Identifizieren und Verorten von Ereignissen besteht auch darin, die Prognose von deren verkehrlichen Wirkungen zu verbessern.

Ausgehend von diesen Rahmenbedingungen sollen Projekte im Rahmen dieses Themenfeldes dazu beitragen, den **Datenaustausch zwischen der Verkehrssteuerung und den Ereignis-Informationshaltern** (jene Beteiligten des Systems, die bereits Information durch verschiedene Quellen über ein Ereignis besitzen, wie z. B. nationale und internationale Behörden) **verbessern**, um optimale Gegenmaßnahmen aufgrund der prognostizierten verkehrlichen Wirkung setzen zu können, mit dem Ziel, die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsträger zu verbessern, aber auch das System ressourcenschonend, sicher und effizient zu gestalten.

## 4. Grundlagen der Einreichung

### 4.1 Einbettung des Projektes in das Funktionale Schema zur Beschreibung von IVS-Diensten

Alle Projekte, die im Rahmen dieser Ausschreibung eingereicht werden, sollen neben der Einordnung der Wirkung der Projekte für die Handlungsfelder Effizienz, Sicherheit, Umwelt und Qualität sowie der Zuordnung zu einem der Themenfelder, eine klare Zuordnung der entwickelten Dienste im Sinne des Funktionalen Schemas vornehmen. Dies ist im Zuge des Antrages klar herauszuarbeiten und während des Projektverlaufes zu berücksichtigen. Nur so können auch IVS-Dienste mit einer nationalen und internationalen Verknüpfbarkeit sichergestellt werden.

#### Das Funktionale Schema

Um die Verknüpfbarkeit von IVS-Diensten national und international sicherstellen zu können, ist es erforderlich, alle IVS-Dienste nach einem einheitlichen Funktionalen Schema zu beschreiben, um daraus die Notwendigkeit für technologische Standards und Schnittstellen festlegen zu können. Dieses Funktionale Schema bestimmt eine über alle Verkehrsträger harmonisierte, strukturierte und aufeinander aufbauende Funktionalität mit definierten Schnittstellen und Aufgaben zwischen den Funktionen im Sinne einer IVS-Systemarchitektur.

Für die harmonisierte, strukturierte Beschreibung sämtlicher IVS-Dienste aller Verkehrsträger wurden fünf maßgebende, grundlegende, aufeinander aufbauende Funktionalitäten, die spezifische Anforderungen abdecken, definiert. Im Gegensatz zu den fünf Funktionalitäten (Datenerfassung, Datenverarbeitung/Generierung von Information, Vorhaltung der Information, IVS-Dienst-Erstellung und IVS-Dienst-Bereitstellung), die für jeden IVS-Dienst definiert werden müssen, haben einige angeführte Anforderungen entsprechend der zu beschreibenden IVS-Dienste lediglich eine „Kann-Beziehung“ und keine „Muss-Beziehung“.

Das Funktionale Schema zur Beschreibung von IVS-Diensten finden Sie im Anhang auf Seite 15.

## 4.2 Selbstevaluierung – Abschätzung der Projektwirkungen anhand der Programmziele

AntragstellerInnen sind verpflichtet, im Rahmen des Projektantrages eine Selbstevaluierung der erwarteten Wirkungen des Projektes in Bezug auf die Handlungsfelder Effizienz, Sicherheit, Umwelt und Qualität vorzunehmen.

Es hat in jedem Fall eine qualitative Beschreibung der Wirkungen zu erfolgen, sofern möglich, ist auch eine quantitative Wirkungsabschätzung darzustellen. Jedes Vorhaben muss dabei zumindest eines der Handlungsfelder als essenziellen Bestandteil im Projekt berücksichtigen. Die Wirkung des Projektes in den Handlungsfeldern ist möglichst umfassend darzustellen.

Bei der Selbstevaluierung ist grundsätzlich folgenderweise vorzugehen:

- Festlegung konkreter Projektziele für die angesprochenen Handlungsfelder
- Darstellung der Wirkungen zur Erreichung der angestrebten Programmziele
- Beschreibung der zugrundeliegenden Wirkungsketten
- Darstellung der Fristigkeit der angestrebten Projektwirkung
- Skizzierung eines Konzeptes für eine nachvollziehbare Überprüfungs- und Evaluationsmethode der Zielerreichung

Im Rahmen des verpflichtenden Beratungsgesprächs (siehe Kapitel 7.2) ist eine Skizzierung der Selbstevaluierung vorzulegen und zu besprechen.

## 5. Beurteilung der eingereichten Projekte

### 5.1 Beurteilungskriterien

Die Bewertung der Projektanträge durch die JurorInnen des Klima- und Energiefonds orientiert sich an folgenden Kriterien:

| Beurteilungskriterien   | Max. Punkte |            |
|---|-------------|------------|
| <b>Übereinstimmung des Vorhabens mit Programmstrategie und -zielen</b>                | <b>40</b>   |            |
| Beitrag zur Wirkung in den Handlungsfeldern (Sicherheit, Effizienz, Umwelt, Qualität) |             | 15         |
| Beitrag zu den Zielen des Klima- und Energiefonds (insb. CO <sub>2</sub> -Reduktion)  |             | 15         |
| Sicherung der nachhaltigen Nutzung/ Bereitstellung der Implementierung                |             | 10         |
| <b>Technische Qualität des Vorhabens</b>  | <b>30</b>   |            |
| Grad der Innovation im Rahmen der ausgeschriebenen Themenfelder                       |             | 10         |
| Verbesserung gegenüber dem State-of-the-Art   |             | 10         |
| Interoperabilität und Schnittstellen zu existierenden Systemen und Diensten           |             | 10         |
| <b>Qualität der Planung</b>   | <b>20</b>   |            |
| Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit der Projektplanung                            |             | 10         |
| Transparenz und Plausibilität der Kostenangaben                                       |             | 10         |
| <b>Eignung des Konsortiums</b>  | <b>10</b>   |            |
| Referenzen und relevante Kompetenzen  |             | 5          |
| Potenzial zur Umsetzung   |             | 5          |
|   | <b>100</b>  | <b>100</b> |

## 6. Administrative Hinweise zur Ausschreibung

### 6.1 Zielgruppen

Antragsberechtigt sind:

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

(Auch) ausländische Unternehmen sind förderfähig, soweit sie von der antragsberechtigten inländischen Stelle zur Erreichung der Projektziele als erforderlich erachtet werden und bereit sind, entsprechende Eigenleistungen in das Projekt einzubringen. Diese Eigenleistungen sind nachvollziehbar darzustellen.

### 6.2 Projektarten

Gefördert werden Implementierungsprojekte von überregionalem Interesse mit hohem Innovationsgehalt und dem nachvollziehbar dargestellten Potenzial einer nachhaltigen Nutzung (bzw. Bereitstellung) der geschaffenen Dienste, auch über die Laufzeit einer etwaigen Förderung hinaus.

Reine Grundlagenforschungsprojekte sowie Projekte, die ausschließlich bzw. überwiegend auf die Bestandserhebung erforderlicher Daten abzielen, sind nicht förderbar.

### 6.3 Anerkennbare Kosten, Finanzierungsintensitäten

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

- Eigenleistungen von ProjektpartnerInnen
- Investitionen von ProjektpartnerInnen in Form nicht rückzahlbarer Zuschüsse zu den Anschaffungskosten
- Vergabe von Dienstleistungsaufträgen
- Ankauf von Lizenzen und Software
- Schulungsmaßnahmen

Die maximale **Förderquote** beträgt 50 %.

Der Kostenanrechenbarkeitsstichtag ist der Tag der Projekteinreichung beim Klima- und Energiefonds. Kosten, die vor diesem Datum angefallen sind, sind nicht förderbar.

Zur Abrechnung sind in Aktivitätsberichten entsprechende Belege (Eingangsrechnungen, Kosten der eingebrachten Eigenleistungen etc.) vorzulegen sowie deren Zahlung nachzuweisen.

### 6.4 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität INSPIRE Richtlinie

Richtlinie 2007/2/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2007 zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft (INSPIRE)

### 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

### FTE-Richtlinie

FTE-Richtlinien zur Förderung der wirtschaftlichen 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)

### 6.5 Zeitplan

#### 14. September 2011 bis 26. Jänner 2012:

Registrierung und Einreichung von Projektanträgen, verpflichtende Beratungsgespräche

#### ab 27. Jänner 2012:

Erstevaluierung der Anträge

#### Februar / März 2012:

Inhaltliche Klärungsgespräche (falls erforderlich)

#### März / April 2012:

Jurysitzung und Vergabeempfehlung an das Präsidium des Klima- und Energiefonds

#### Mai 2012:

Beschluss der Projekte durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds, danach Ausverhandlung und Errichtung der Förderverträge durch die Abwicklungsstelle SCHIG mbH

## 7. Ablauf

### 7.1 Einreichung

Als erster Schritt zur Einreichung muss auf der Homepage des Klima- und Energiefonds die Klimafondsnummer beantragt werden:

[www.klimafonds.gv.at/foerderungen/klimafondsnummer-beantragen](http://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/klimafondsnummer-beantragen)

Als zweiter Schritt ist das bereitgestellte Projektantragsformular auszufüllen (Download unter [www.schig.com/index.php?id=349](http://www.schig.com/index.php?id=349)).

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

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)  
c/o Abwicklungsstelle:  
Klima- und Energiefonds  
Lassallestrasse 9b, 1020 Wien  
E-Mail: [kli.en@schig.com](mailto:kli.en@schig.com)

### 7.2 Verpflichtendes Beratungsgespräch

Ein formales Kriterium für die Einreichung stellt der Nachweis dar, dass ein **verpflichtendes Beratungsgespräch** absolviert worden ist (siehe dazu den entsprechenden Punkt im Antragsformular). Für dieses Beratungsgespräch ist mindestens 2 Werktage im Voraus eine **Kurzprojektbeschreibung** (max. 2 - 3 Seiten) per E-Mail an die AnsprechpartnerInnen der SCHIG mbH zu übermitteln. Die Terminkoordination erfolgt über die Programmabwicklung (SCHIG mbH).

Diese **Kurzprojektbeschreibung** muss folgende Eckpunkte des geplanten Projektes enthalten:

- geplanter Projektstart – geplantes Projektende
- Skizzierung des Projektinhalts
- Einordnung in die Themenfelder
- geplante Zusammensetzung des Konsortiums

### 7.3 Auswahl der Projekte

Die Projekteinreichungen werden nach formaler Vorprüfung durch die Abwicklungsstelle einer ExpertInnenjury vorgelegt, welche auf Basis der Beurteilungskriterien einen Fördervorschlag erstellt. Dieser Fördervorschlag kann Auflagen enthalten, die von der Abwicklungsstelle mit den AntragstellerInnen zu verhandeln sind, bevor durch die Jury eine Empfehlung an das Präsidium des Klima- und Energiefonds ausgesprochen wird. Die Förderungsentscheidung liegt beim Präsidium des Klima- und Energiefonds.

Eine Ablehnung von Anträgen erfolgt schriftlich unter Angabe der Gründe.

Eine Förderungszusage, welche mit bestimmten Auflagen zur Sicherung des Projekterfolges verbunden sein kann, erfolgt schriftlich und bedarf der Annahme durch die FörderungswerberInnen. Mit Annahme der Förderungszusage haben die FörderungswerberInnen die in der Verpflichtungserklärung vorgesehenen Verpflichtungen zu übernehmen.

### 7.4 Vertragserrichtung

Die vom Klima- und Energiefonds beauftragte Abwicklungsstelle unterbreitet den erfolgreichen FörderungswerberInnen, in Abhängigkeit vom Ausgang der Jurysitzung gegebenenfalls auch nach einer abschließenden Verhandlungsrunde zu Auflagen der Jury, ein Fördervertragsangebot, welches innerhalb von 4 Wochen ab Zustellung zu akzeptieren ist, andernfalls die Förderungszusage erlischt.

## 8. Kontakte und Beratung

### 8.1 Programmauftrag und -verantwortung

Der Klima- und Energiefonds fungiert als Programmauftraggeber und trägt damit die Programmverantwortung. Kernaufgabe ist das strategische Programm-Management.

#### **Klima- und Energiefonds**

Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien

Telefon: 01 585 03 90-0

Fax: 01 585 03 90-11

E-Mail: [office@klimafonds.gv.at](mailto:office@klimafonds.gv.at)

[www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at)

#### **Kontaktperson:**

Mag. Daniela Kain

Telefon: 01 585 03 90-27

E-Mail: [daniela.kain@klimafonds.gv.at](mailto:daniela.kain@klimafonds.gv.at)

### 8.2 Programmabwicklung

Zentrale Aufgabe der SCHIG mbH ist die Programmabwicklung und somit die Beratung der FörderungswerberInnen in administrativen und finanziellen Belangen sowie die operative Abwicklung der Ausschreibung (z. B. Organisation der ExpertInnenjury, Vertragserrichtungen, Finanzabwicklung).

#### **Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)**

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

[www.schig.com](http://www.schig.com)

#### **Kontaktpersonen:**

DI Katharina Kurat

Mag. Rudolf Sebastnik

Telefon: 01 812 73 43-1406

Fax: 01 812 73 43-1300

E-Mail: [kli.en@schig.com](mailto:kli.en@schig.com)

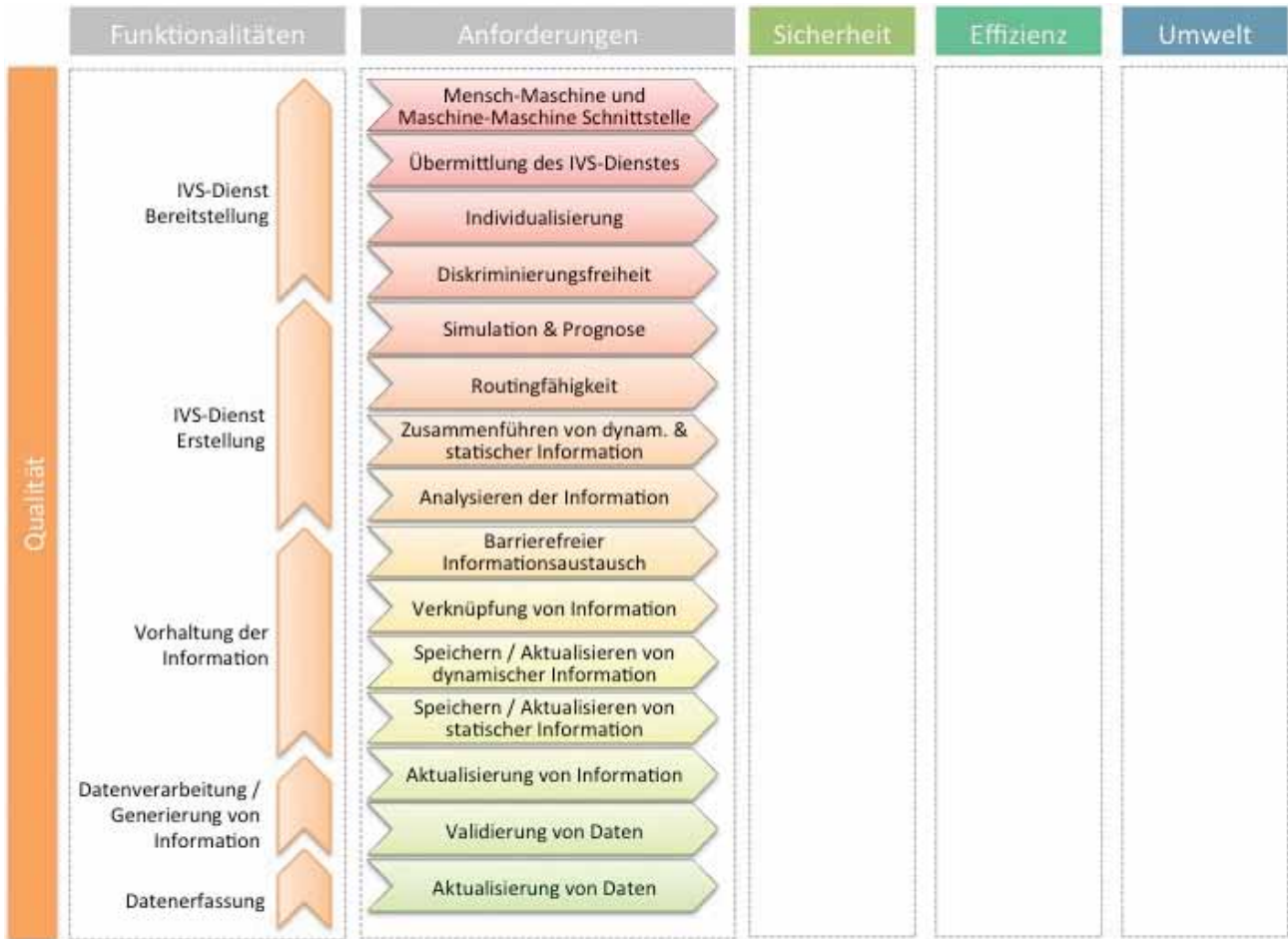
### 8.3 Beratung und Begleitung

Die gegenständliche Ausschreibung wird inhaltlich durch die AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH – begleitet. Die Rolle der AustriaTech hierbei ist die Beratung der AntragsstellerInnen in der Projekterstellung, damit in den eingereichten Anträgen die Bereiche Interoperabilität und Intermodalität sowohl innerhalb Österreichs, als auch vor einem europäischen Hintergrund optimal abgebildet werden können.

Zentrale Aufgaben der AustriaTech sind somit die thematische und inhaltliche Beratung der AntragstellerInnen im Vorfeld der Einreichung sowie die begleitende Betreuung der ausgewählten Projekte während der Projektlaufzeit (NICHT die Durchführung des Projektmanagements).

# Anhang – Funktionales Schema

Weiterführende Informationen finden Sie im Dokument „Funktionales Schema“, das Teil des Informationspaketes zur Ausschreibung ist (siehe [www.schig.com/index.php?id=349](http://www.schig.com/index.php?id=349)).



Quelle: AustriaTech 2011

## Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:  
Klima- und Energiefonds  
Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien  
Redaktion: Mag. Daniela Kain  
Gestaltung: ZS communication + art

## Programmabwicklung:

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungs-  
gesellschaft mbH (SCHIG mbH)  
Lassallestraße 9b, 1020 Wien

**Cover:** ZS communication + art

Herstellungsort: Wien, September 2011

