

# Leitfaden

## Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum

### 3. Ausschreibung

**Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds  
der österreichischen Bundesregierung**



# Vorwort

Das Programm „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ geht 2013 bereits in die 3. Ausschreibung. Ein Blick zurück beweist, dass der Klima- und Energiefonds mit diesem Programm auf den spezifischen Bedarf österreichischer Gemeinden reagiert hat: Wir konnten im Sinne der „sanften Mobilität“ wichtige Impulse setzen, um örtlich verankerte und kleinräumig organisierte Mikro-ÖV-Lösungen zu initiieren, die sich an den Bedürfnissen der ansässigen Bevölkerung orientieren. Dabei geht es um Angebote, die leistbar sind und nachhaltig das Klima entlasten.

Seit der ersten Ausschreibung im Jahr 2011 wurden mit einem Förderbudget von 1,17 Mio. Euro 34 Projekte aus drei Themenfeldern genehmigt. Gegenwärtig sind davon sechs Projekte fertiggestellt, publizierbare Projektergebnisse werden laufend auf der Website des Klima- und Energiefonds veröffentlicht<sup>1</sup> und bieten Anregungen für weitere Gemeinden. Und vier Projekte, die zunächst als Grundlagenarbeiten eingereicht worden sind, mündeten in nachfolgenden Ausschreibungen in konkreten Umsetzungsprojekten.

Neben der Weiterentwicklung der jährlichen Ausschreibungen unterstützt der Klima- und Energiefonds mit Veranstaltungen, Informationen und Beratung. Eine wissenschaftliche Begleitung der geförderten Projekte durch externe ExpertInnen stellt sicher, dass die Projekte kontinuierlich über die gesamte Laufzeit evaluiert werden: Ausgehend von einer einheitlichen Methodik, wird auf die unterschiedlichen Rahmenbedingungen eingegangen, um nach Ablauf der maximal drei Betriebsjahre des erweiterten oder neu implementierten Mikro-ÖV-Systems die bestmögliche Lösung für die Gemeinde und ihre BewohnerInnen zu haben.

Das Manual „Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV-Systemen im ländlichen Raum“<sup>2</sup> stellt auch für die 3. Ausschreibung 2013 wieder die Grundlage dar. Die Positionierung von Mikro-ÖV-Systemen speziell in ländlichen Regionen kann jedoch nur im Zuge einer langfristigen Strategie erfolgreich sein. Hier sind wir auch auf Sie als MultiplikatorInnen angewiesen, die diese Idee mittragen, weiterverbreiten und mit Ihren Einreichungen einen Beitrag im Sinne der „sanften Mobilität“ im ländlichen Raum leisten!

Ingmar Höbarth  
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

Theresia Vogel  
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

<sup>1</sup>) [www.klimafonds.gv.at/foerderungen/projektberichte/verkehr/](http://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/projektberichte/verkehr/)

<sup>2</sup>) Download unter: [www.klimafonds.gv.at/service/studien/mobilitaet/](http://www.klimafonds.gv.at/service/studien/mobilitaet/)

# 1.0 Das Wichtigste in Kürze

## 1.1 Ausgangslage und Schwerpunkte der 3. Ausschreibung

Lokale und klein(st)regionale ÖV-Systeme (Mikro-ÖV-Systeme) sollen vorhandene Defizite in der regionalen Mobilitätsversorgung ausgleichen und kleinräumige, flexible und nutzerInnenorientierte Alternativen anbieten.

Mit der 3. Ausschreibung werden ländliche Gemeinden angesprochen, die bei der Planung und Umsetzung eines Mikro-ÖV-Systems Nachhaltigkeit in der Umweltwirkung und bei der Finanzierung erreichen. Als neuer Schwerpunkt wird Car-Sharing im ländlichen Raum ausgeschrieben (Gemeinden als Träger, nicht kommerzielle Systeme).

## 1.2 Zielgruppen und Teilnahmerechtigte

Als Hauptzielgruppen werden öffentliche Bedarfsträger, kommunale Einrichtungen sowie Vereine und Privatinitiativen angesprochen.

## 1.3 Themenfelder der Ausschreibung

Im Rahmen der Ausschreibung stehen die folgenden Themenfelder zur Auswahl:

**Themenfeld 1:** Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme

**Themenfeld 2:** Erweiterung bestehender Mikro-ÖV-Angebote

**Themenfeld 3:** Grundlagenarbeiten

## 1.4 Budget

Im Rahmen der 3. Ausschreibung des Programms „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ stehen rund 1 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

## 1.5 Zeitplan

**Bitte beachten Sie, dass es sich hier um ein zweistufiges Verfahren mit zwei gestaffelten Einreichfristen handelt – Voraussetzung für die Einreichung im Rahmen der Stufe 2 ist die positive Absolvierung der Stufe 1!**

03.05.2013	Eröffnung der 3. Ausschreibung „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“
30.09.2013	Ende Einreichfrist Stufe 1 bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) – elektronische Einreichung
11.10.2013	Schriftliche Information zum Ergebnis der Vorprüfung durch SCHIG mbH
30.10.2013	Ende der Einreichfrist Stufe 2 bei der SCHIG mbH – schriftliche UND elektronische Einreichung
November 2013	Evaluierung der Anträge durch ExpertInnenjury
Dezember 2013	Jurysitzung und Vergabeempfehlung an das Präsidium des Klima- und Energiefonds
Jänner 2014	Förder-/Finanzierungsentscheidung durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds
Februar 2014	Bekanntgabe der Ergebnisse und Versendung des Förderangebots

Für die drei ausgeschriebenen Themenfelder gibt es die nachfolgenden Förderquoten und maximalen Fördergrenzen:

Themenfeld	Förderquote	Maximale Förderhöhe
Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme	max. 50 % der Betriebskosten 1. Betriebsjahr 50 % 2. Betriebsjahr 40 % 3. Betriebsjahr 30 %	–
Erweiterung bestehender Mikro-ÖV-Angebote	max. 50 % der Betriebskosten 1. Betriebsjahr 50 % 2. Betriebsjahr 40 % 3. Betriebsjahr 30 %	–
Grundlagenarbeiten	75 % der Gesamt-nettokosten	40.000 Euro

## 1.6 Bewertungskriterien

### Themenfelder 1 und 2:

1. Relevanz des Vorhabens (Programmziele, Mikro-ÖV-Kernmerkmale)
2. Qualität des Vorhabens (Projektplanung, Finanzierung, Realisierungsnahe, ökonomische Nachhaltigkeit)
3. Bedarfsorientierung/Einbindung NutzerInnen

### Themenfeld 3:

1. Qualität des Vorhabens (Projektplanung, Finanzierung)
2. Technisch-wissenschaftliche Qualität
3. Bedarfsorientierung/Einbindung NutzerInnen

# 2.0 Ziele des Programms und Inhalte der Ausschreibung

## 2.1 Ausgangssituation und Problemstellung

In ländlichen Regionen im peripheren Raum stoßen herkömmlich organisierte Systeme des öffentlichen Verkehrs heute an ihre Grenzen, sowohl in Bezug auf die verfügbaren finanziellen Ressourcen als auch im Hinblick auf das nachgefragte Qualitätsniveau.

Bis 2010 standen „klassische“ ÖV-Lösungen im Mittelpunkt der Klima-und-Eneriefonds-Programme zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Mit den beiden Ausschreibungen 2011 und 2012 des Programms „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ wurde auf die latente Unzufriedenheit speziell klein(st)er Gemeinden mit ihren bestehenden Mobilitäts- und Versorgungsangeboten reagiert.

## 2.2 Programmstrategie & Programmziele

Die Programmausrichtung fokussiert auch 2013 auf die Neuerrichtung innovativer, bedarfsorientierter (Klein-)Lösungen für den Personennahverkehr im ländlichen Raum bzw. auf die Optimierung bereits bestehender Mikro-ÖV-Lösungen. Das Programm hat einen klaren Fokus auf die Umsetzung von Mikro-ÖV-Systemen an der Schnittstelle zwischen klassischen öffentlichem Verkehr, dem Taxi- und Mietwagengewerbe und den vielfältigen sozialen und gemeinnützigen Diensten.

Für die 3. Ausschreibung gelten folgende Programmziele:

- **Nachhaltigkeit in der Umweltwirkung:** Die Mikro-ÖV-Lösung leistet einen Beitrag zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und damit langfristig zur CO<sub>2</sub>-Reduktion. Die Wirkung wird zu bestimmten Zeitpunkten evaluiert (z. B. nach dem 1. Betriebsjahr, dem 2. Betriebsjahr etc.).
- **Wirtschaftliche Tragfähigkeit:** Die Mikro-ÖV-Lösung ist auf den langfristigen Betrieb ausgerichtet. Durch die jährlichen Evaluierungen (pro Betriebsjahr) und die Aufzeichnungen im Fahrtenbuch soll die wirtschaftliche Tragfähigkeit bei den Umsetzungsprojekten geprüft und sichergestellt werden.
- **Bedarfsorientierung:** Das Mikro-ÖV-System ist bedarfsorientiert, daher werden die NutzerInnen in den Planungs- und Umsetzungsprozess nachweislich eingebunden.
- **Vernetzung und Informationsaustausch:** Zwischen- und Endergebnisse der Beteiligten werden im Rahmen eines Begleitprozesses der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Kurz zusammengefasst weisen Mikro-ÖV-Systeme im Sinne der gegenständlichen Ausschreibung folgende Kernmerkmale auf:

- Sie haben eine bedarfsorientierte Betriebsform (idealerweise Haus-zu-Haus).
- Sie umfassen als Bedienungsgebiet eine Gemeinde bzw. benachbarte Gemeinden oder binden wichtige Ziele (z. B. Bahnhöfe, Krankenhäuser etc.) mit ein.

- Sie nutzen Synergien mit anderen Mobilitätsangeboten vor Ort und schließen vorhandene Lücken zum örtlichen ÖV-Angebot (Zubringer).
- Sie leisten einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, indem sie eine Alternative zur (Einzel-)Nutzung privater Pkw darstellen.

## 2.3 Themenfelder der Ausschreibung

### Themenfeld 1: Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme

Ein wesentlicher Bestandteil des gegenständlichen Programms ist die Etablierung neuer Mobilitätsangebote in Form von Mikro-ÖV-Systemen. In diesem Themenfeld eingereichte Mikro-ÖV-Systeme müssen das bestehende ÖV-Angebot ergänzen und dürfen nicht in Konkurrenz zu vorhandenen, gut funktionierenden Verkehrsangeboten stehen.

Die eingereichten Systeme müssen sich an den im Handbuch beschriebenen Modellen<sup>3</sup> orientieren, können jedoch Kombinationen darstellen oder innovative Elemente beinhalten, die sich aus den Rahmenbedingungen vor Ort ergeben. Unter der Voraussetzung, dass die Programmziele sowie die Bewertungskriterien erfüllt werden, kann auch nichtkommerzielles Car-Sharing („soziales“ Car-Sharing) förderwürdig sein.

Die Finanzierung für dieses Themenfeld umfasst **maximal drei Betriebsjahre**.

### Themenfeld 2: Erweiterung bestehender Mikro-ÖV-Angebote

Das zweite Themenfeld der Ausschreibung hat die Erweiterung bestehender Mikro-ÖV-Angebote zum Inhalt und eignet sich für Gemeindegebiete, in denen bereits Mikro-ÖV-Lösungen vorhanden sind, die optimiert werden können.

Die förderbaren Erweiterungen können funktionaler, zeitlicher, räumlicher oder organisatorischer Natur sein:

- funktional: z. B. Verbesserung der Ausstattung des Fahrzeugs, etwa in Richtung Barrierefreiheit oder Gepäcktransport, Sicherheitsausstattung oder Umweltfreundlichkeit
- zeitlich: z. B. Erweiterung der Betriebszeiten
- räumlich: z. B. Ausweitung des Bedienungsgebietes
- organisatorisch: Integration von Freiwilligkeit, andere Organisationsstruktur etc.

Maßnahmen, die im Rahmen dieses Themenfeldes gefördert werden, setzen einen Nachweis des Bedarfs für die jeweilige Erweiterung voraus. Dieser muss im Rahmen der verpflichtenden Vorprüfung durch die Antragsteller dargestellt werden. Eine Förderung bestehender Systeme ohne quantitative und qualitative Ausweitung des Angebots ist nicht möglich.

Die Finanzierung für Erweiterungen umfasst ebenfalls **maximal drei Betriebsjahre**.

### Themenfeld 3: Grundlagenarbeiten

Ausgeschrieben werden hier Studien zu Fragestellungen, die sowohl für die Neuerrichtung als auch für die Optimierung eines Mikro-ÖV-Systems relevant sein können.

Darunter fallen unter anderem:

- Vorstudien, Konzepte zur Bedarfsfeststellung
- Bedarfserhebungen (Mobilitätsbefragungen, Verkehrsnachfrageerhebungen etc.)
- Machbarkeitsstudien (inkl. z. B. Wirtschaftlichkeitsberechnung)
- Umsetzungskonzepte

<sup>3</sup>) Ausführliche Erläuterungen siehe Handbuch „Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV-Systemen im ländlichen Raum“, Kapitel 02 – Gesamtsystem einer Mikro-ÖV-Lösung.

# 3.0 Administrative Hinweise zur Ausschreibung

## 3.1 Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

### Antragsberechtigt sind:

- Gebietskörperschaften auf Landes- und Gemeindeebene
- Gemeindeverbände
- kommunale Gesellschaften
- Privatinitiativen
- Vereine

Handelt es sich beim Antragsteller nicht um eine Gebietskörperschaft oder einen Zusammenschluss mehrerer, ist eine Unterstützungserklärung vom Land oder der betroffenen Gemeinde erforderlich.

## 3.2 Budget

Im Rahmen der 3. Ausschreibung des Programms „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ stehen rund 1 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

## 3.3 Förderquoten und Förderhöhe

Für die drei ausgeschriebenen Themenfelder gibt es die nachfolgenden Förderquoten und maximalen Fördergrenzen:

Themenfeld	Förderquote	Maximale Förderhöhe
Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme	max. 50 % der Betriebskosten 1. Betriebsjahr 50 % 2. Betriebsjahr 40 % 3. Betriebsjahr 30 %	–
Erweiterung bestehender Mikro-ÖV-Angebote	max. 50 % der Betriebskosten 1. Betriebsjahr 50 % 2. Betriebsjahr 40 % 3. Betriebsjahr 30 %	–
Grundlagenarbeiten	75 % der Gesamtnettkosten	40.000 Euro

Eine Erhöhung der Förderquote ist möglich, wenn das eingereichte Projekt in Themenfeld 1 oder 2 schwerpunktmäßig eines oder mehrere der folgenden Kriterien (Details siehe Kap. 3.7) erfüllt:

- Bedienungsform Haus-zu-Haus und/oder
- Personal überwiegend Freiwillige und/oder
- Effizienzsteigerung des bestehenden Gesamtverkehrsangebots

Die Erhöhung der Förderquote (max. 50 % der Betriebskosten, 1. bis 3. Betriebsjahr jeweils 50 %) wird im Rahmen der Evaluierung durch die ExpertInnenjury ermittelt und durch die vom Klima- und Energiefonds beauftragte „Wissenschaftliche Begleitung von Mikro-ÖV-Projekten“ im Zuge der Umsetzungsphase jährlich (pro Betriebsjahr) geprüft und evaluiert.

## 3.4 Anerkennbare Kosten/Anerkennungstichtag

Anerkennbar (förderbar) sind grundsätzlich jene Kosten, die für die Durchführung des genehmigten Projektvorhabens nötig sind, sofern sie in der Höhe angemessen sind.

Dies sind:

- Personalkosten
- Investitionen
- sonstige Kosten (Sachkosten, Reisekosten)
- Drittleistungen

Öffentliche Bedarfsträger können im Rahmen der Projekte nur ihre zusätzlich anfallenden Kosten geltend machen.

Investitionen (z. B. in den Fuhrpark) sind nicht direkt, sondern lediglich über die Förderung der jährlichen Betriebskosten förderbar. **Förderbare Betriebskosten** sind: Vollkosten des Betriebes, konkret: Abschreibungen, Kfz- oder Leasingraten, Wartung, Instandhaltung, Kraftstoff, Verbrauchsmittel, Versicherungen, Personalaufwand, Marketingaufwand (begleitende Maßnahmen) etc.

Da es ein deklariertes Programmziel ist, eine wirtschaftliche Tragfähigkeit des beantragten Mikro-ÖV-Systems zu erreichen, reduziert sich die Förderquote der Betriebskosten in den Folgejahren (40 % im 2. bzw. 30 % im 3. Betriebsjahr). Ausgenommen davon sind Projekte, die aufgrund der Evaluierung durch die Jury für eine 50%ige Betriebskostenförderung über drei Betriebsjahre gem. Kap. 3.3 und 3.7 vorgeschlagen wurden.

Für weitere Details wird auf das Excel-Sheet „Mikro-ÖV\_Berechnung\_Förderung“ verwiesen, das integraler Bestandteil dieser Ausschreibung ist. Dieses Formular beinhaltet ein grundsätzliches Schema zur Berechnung der Kosten und Erlöse und der sich daraus ergebenden Förderhöhe.

Zu Förderintensitäten sowie der Errechnung der Betriebskosten erteilen die ExpertInnen der SCHIG mbH gerne Auskunft.

**Anrechenbarkeitsstichtag von Projektkosten** ist der Tag der Projekteinreichung (Einreichfrist 1) bei der SCHIG mbH, der Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds. Es gilt hierbei im Falle von Drittleistungen und Zulieferungen durch Dritte nicht der Leistungszeitraum bzw. das Lieferdatum, sondern das Rechnungsdatum.

### 3.5 Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen bei Studien (Themenfeld 3) liegen beim Fördergeber Klima- und Energiefonds.

### 3.6 Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung

Eingereichte Projekte werden auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt:

#### Themenfelder 1 und 2

##### 1. Relevanz des Vorhabens (Programmziele, Mikro-ÖV-Kernmerkmale)

Bewertet werden der Beitrag des Projektes zu den Programmzielen, die Plausibilität der Leistungskennzahlen sowie der Bezug auf das Mikro-ÖV-Handbuch.

##### 2. Qualität des Vorhabens (Projektplanung, Finanzierung, Realisierungsnahe, ökonomische Nachhaltigkeit)

Bewertet werden die Projektplanung (Vollständigkeit, Nachvollziehbarkeit), die Angemessenheit der Finanzplanung, die Realisierungsnahe sowie die ökonomische Nachhaltigkeit der Mikro-ÖV-Lösung.

##### 3. Bedarfsorientierung / Einbindung NutzerInnen

Bewertet wird, ob das Mikro-ÖV-System bedarfsorientiert ist und die NutzerInnen in den Planungs- und Umsetzungsprozess nachweislich eingebunden worden sind bzw. werden sollen.

#### Themenfeld 3

##### 1. Qualität des Vorhabens (Projektplanung, Finanzierung)

Bewertet werden die Projektplanung (Vollständigkeit, Nachvollziehbarkeit) und die Angemessenheit der Finanzplanung.

##### 2. Technisch-wissenschaftliche Qualität

Ist durch das Projekt ein Innovationsgehalt (Verbesserung bestehender Lösungen, Neuheit) gewährleistet? Besteht eine Eignung der geplanten Methoden für die Umsetzung?

##### 3. Bedarfsorientierung / Einbindung NutzerInnen

Die Ausrichtung der Grundlagenarbeiten ist bedarfsorientiert, potenzielle NutzerInnen werden in den Prozess nachweislich eingebunden.

**Es kommt folgendes Gewichtungsschema zur Anwendung:**

Kriterium	Themenfelder 1 und 2	Themenfeld 3
<b>Relevanz des Vorhabens</b>	<b>30</b>	<b>0</b>
Programmziele	15	nicht zutreffend
Mikro-ÖV-Kernmerkmale	15	nicht zutreffend
<b>Qualität des Vorhabens</b>	<b>40</b>	<b>50</b>
Projektplanung	10	25
Finanzierung	10	25
Realisierungsnahe	10	nicht zutreffend
ökonom. Nachhaltigkeit	10	nicht zutreffend
<b>Technisch-wissenschaftliche Qualität</b>	<b>0</b>	<b>35</b>
<b>Bedarfsorientierung / Einbindung NutzerInnen</b>	<b>30</b>	<b>15</b>
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**Projekte, die im Rahmen der Evaluierung durch die Jury weniger als 60 Punkte erreichen, werden als nicht förderwürdig eingestuft.**

### 3.7 Kriterien Bonussystem

Eine Erhöhung der Förderquoten bei Einreichungen in Themenfeld 1 oder 2 gemäß Kap. 3.3 ist bei Erfüllung eines oder mehrerer der folgenden Kriterien möglich:

- Bedienungsform Haus-zu-Haus: Weist das Mikro-ÖV-System als Bedienungsform Haus-zu-Haus (Tür-zu-Tür) auf, gilt das Kriterium als erfüllt.
- Personal überwiegend Freiwillige: Setzt sich das Personal des Mikro-ÖV-Systems überwiegend aus Freiwilligen zusammen, gilt das Kriterium als erfüllt (Bsp. „Bürger fahren für Bürger“).
- Effizienzsteigerung des bestehenden Gesamt-Verkehrsangebots: Im Falle eines ergänzenden Angebots zum bestehenden funktionierenden konventionellen ÖV ergibt sich dann eine Effizienzsteigerung, wenn genügend Nachfrage für das Mikro-ÖV-System gegeben ist (Ersatz von privaten (Mit-)Fahrten durch Mikro-ÖV). Im Falle eines schwach ausgelasteten/überdimensionierten bestehenden konventionellen ÖV gilt eine kontrollierte Entwicklung des schwach ausgelasteten konventionellen ÖV in Richtung den Gegebenheiten angepasster, alternativer ÖV-Lösungen mit höherem Kostendeckungsgrad als Effizienzsteigerung des Gesamtsystems ÖV.

Die Empfehlung, ob das eingereichte Projekt die Voraussetzungen für die prinzipielle Anwendung des Bonussystems ausreichend erfüllt, liegt bei der ExpertInnenjury. Ob das Bonussystem bei der jährlichen Abrechnung im Einzelfall zur Anwendung gelangt, wird im Zuge der jährlichen Projektevaluierung durch die wissenschaftliche Begleitung entschieden.

### 3.8 Abschätzung der Projektwirkungen – Leistungskennzahlen

Im Rahmen der Einreichung werden auch die nachfolgenden Leistungskennwerte abgefragt.

Bei Themenfeld 1 als Leistungskennwerte des zur Förderung beantragten Systems für die Betriebsjahre 1 bis 3, bei Themenfeld 2 als „historische“ Leistungskennwerte des auszuweitenden Systems im letzten Betriebsjahr.

Leistungskennwert	Dimension
jährliche Gesamt-Kilometerleistung (aller hinzukommenden Fahrzeuge)	Kfz-Kilometer p. a.
Gesamtkosten je Fahrzeug-Kilometer	Euro je Fahrzeug-Kilometer
jährliche Platz-Kilometerleistung (aller Fahrzeuge)	Platz-Kilometer p. a.
erwartete jährliche Fahrgastzahlen	Fahrgäste p. a.
durchschnittliche Fahrtweite je Fahrgast	Kilometer/Personenfahrt
jährliche Personen-Kilometerleistung	Personen-Kilometer p. a.
erwarteter Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Fahrgäste/Kfz

**Hinweis:**

**Die Angabe dieser Kennwerte ist verpflichtend: siehe dazu Excel-Sheet „Mikro-ÖV\_Berechnung\_Förderung“**



### 3.9 Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlage kommt das „Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs“ (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 [ÖPNRV-G 1999], BGBl. I 204/99 i.d.g.F.) zur Anwendung.

### 3.10 Ergänzende Vorgaben und Hinweise

- Wird im Antrag auf Studien oder sonstige Vorarbeiten verwiesen, sind diese auf Nachfrage nach der Vorprüfung (Stufe 1) vorzulegen. Dem finalen Antrag (Stufe 2) sind diese jedenfalls beizulegen.
- Angabe von weiteren Förderungen zum eingereichten Projekt: Detaillierte und umfassende Darlegung ALLER öffentlichen Mittel seitens der EU, Bundesländer, Kommunen oder österreichischen Programme zum eingereichten Projekt.

- Es ist jedenfalls eine klare Abgrenzung des gegenständlichen Projektvorhabens zu abgeschlossenen, laufenden bzw. beantragten Projekten vorzunehmen und der über Vorgängerprojekte hinausgehende Zusatznutzen und Innovationsgehalt nachzuweisen. Die vollständige und umfassende Darstellung bisher erhaltener Fördermittel im Themenbereich schmälert keinesfalls die Förderchancen in der gegenständlichen Ausschreibung, sondern dient der Vermeidung von Doppelförderungen und weist die Expertise der Antragsteller aus.
- Der Fördernehmer erklärt sich bereit, mit dem Klima- und Energiefonds und der SCHIG mbH zusammenzuarbeiten. Diese Kooperation betrifft auch Aktivitäten, die durch die vom Klima- und Energiefonds beauftragte „Wissenschaftliche Begleitung von Mikro-ÖV-Projekten“ durchgeführt werden.

## 4.0 Ablauf

### 4.1 Einreichung

**Bitte beachten Sie, dass es sich hier um ein zweistufiges Verfahren mit zwei gestaffelten Einreichfristen handelt – Voraussetzung für die Einreichung im Rahmen der Stufe 2 ist die positive Absolvierung der Stufe 1!**

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

#### Klimafondsnummer beantragen

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

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

Dies ist ab 03.05.2013 möglich.

#### Einreichung Stufe 1

Ziel ist es, durch diese erste Stufe die Qualität der final eingereichten Anträge zu erhöhen und damit die Chancen der Antragsteller zu verbessern. Außerdem soll durch diese intensive Beratungsschleife sichergestellt

werden, dass die Einreichungen bestmöglich den Programmzielen entsprechen, die finanziellen Angaben sowie die Angaben zu den Leistungskennwerten in der geforderten Form erfolgen.

Für die erste Stufe der Einreichung sind von den Antragstellern für alle Themenfelder das **Antragsformular für Projektanträge** sowie für die **Themenfelder 1 und 2 die Angaben zur Finanzierung** (Excel-Sheet „Mikro-ÖV\_Berechnung\_Förderung“) auszufüllen und fristgerecht zu übermitteln. Die Einreichung der Stufe 1 erfolgt ausschließlich elektronisch.

Diese Unterlagen werden durch ExpertInnen der SCHIG mbH evaluiert. Im Laufe dieses Prozesses können Auflagen für die weitere Antragstellung (Stufe 2) definiert werden. Des Weiteren können bei Bedarf potenzielle Antragsteller persönliche Beratungsgespräche durch die SCHIG mbH nutzen. Bis zum 11. Oktober 2013 erhalten die Antragsteller von der SCHIG mbH eine schriftliche Information zum Ergebnis der Vorprüfung im Rahmen der Stufe 1.

**Anträge, für die keine Bestätigung der Absolvierung der Stufe 1 durch die Abwicklungsstelle vorliegt, werden aus Formalgründen abgelehnt.**

## Einreichung Stufe 2

Für die Stufe 2 ist die Übermittlung folgender Dokumente bzw. Informationen schriftlich UND elektronisch erforderlich:

- Antragsformular für Projektanträge
- Angaben zur Finanzierung (Excel-Sheet „Mikro-ÖV\_Berechnung\_Förderung“) für die Themenfelder 1 und 2
- Handelt es sich beim Einreicher nicht um eine Gebietskörperschaft oder einen Zusammenschluss mehrerer, so ist eine Unterstützungserklärung der betroffenen und involvierten Gebietskörperschaft notwendig. Dadurch ist die Einbindung der involvierten Gebietskörperschaft garantiert.
- Bestätigung der Absolvierung von Stufe 1 durch die Abwicklungsstelle

## Übermittlung elektronisch an:

Kli.en@schig.com

## Übermittlung im Original (Hardcopy) an (es gilt das Datum des Poststempels):

SCHIG mbH

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

Einreichung	Dokument	Download	Übermittlung	Einreichfrist
Stufe 1	<u>Antragsformular</u> Angaben zur Finanzierung	<a href="http://www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/mikro-oev/">www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/mikro-oev/</a>	elektronisch	30.09.2013
Stufe 2	<u>Antragsformular</u> Angaben zur Finanzierung ggfs. Unterstützungserklärung Land/ Gemeinde	<a href="http://www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/mikro-oev/">www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/mikro-oev/</a> –	elektronisch UND schriftlich	30.10.2013
	<u>Bestätigung Absolvierung Stufe 1</u>	–		

**Anträge, die nicht vollständig sowohl im Original als auch elektronisch bis zum Einreichschluss übermittelt worden sind, werden aus Formalgründen abgelehnt.**

## 4.2 Projektauswahl

Die Auswahl von Projektvorschlägen in Stufe 2 erfolgt in zwei Schritten. Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Abwicklungsstelle auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Alle formal richtigen und vollständigen Anträge durchlaufen im zweiten Schritt die fachliche Evaluierung nach den unter Kapitel 3.6 erläuterten Bewertungskriterien durch ExpertInnen (= EvaluatorInnen), die vor Aufnahme ihrer Tätigkeit eine Vertraulichkeitserklärung unterzeichnen müssen.

Nach einer formalisierten Einzelbegutachtung auf Basis der definierten Bewertungskriterien wird im Rahmen einer Jurysitzung jeder Projektantrag auf der Grundlage der eingereichten Dokumente diskutiert, bis die EvaluatorInnen konsensual eine Förderempfehlung aussprechen bzw. eine Rankingliste der eingereichten Projekte erstellen. Das Juryergebnis wird an das

Präsidium des Klima- und Energiefonds übermittelt, welches die Förderentscheidung trifft.

Im Anschluss an die Präsidiumsentscheidung werden alle Antragsteller von der SCHIG mbH schriftlich über das Ergebnis informiert. Die zur Förderung bzw. Finanzierung vorgeschlagenen Projekte werden auf der Website des Klima- und Energiefonds veröffentlicht.

## 4.3 Vertragserrichtung

Im Falle einer positiven Entscheidung durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds wird unter Berücksichtigung etwaiger Auflagen der Fördervertrag erstellt und den Fördernehmern zur Unterzeichnung vorgelegt. Diesem muss der Antragsteller innerhalb von zwei Monaten schriftlich zustimmen.

## 4.4 Berichtswesen, Öffentlichkeitsarbeit

Für das gegenständliche Programm 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-fuer-foerderwerbende/berichtswesen-oeffentlichkeitsarbeit](http://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/richtlinien-fuer-foerderwerbende/berichtswesen-oeffentlichkeitsarbeit)

# 5.0 Kontakte und Beratung

## 5.1 Programmauftrag und -verantwortung

### **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)

## 5.2 Programmabwicklung

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)  
Lassallestraße 9b, 1020 Wien  
[www.schig.com](http://www.schig.com)

## 5.3 Information und Beratung

### **Programmabwicklung**

#### **DI<sup>in</sup> Ute Estermann**

SCHIG mbH  
Telefon: 01/812 73 43-1314  
E-Mail: [kli.en@schig.com](mailto:kli.en@schig.com)

#### **Mag. Rudolf Sebastnik**

SCHIG mbH  
Telefon: 01/812 73 43-1406  
E-Mail: [kli.en@schig.com](mailto:kli.en@schig.com)

### **Strategische Fragestellungen**

#### **Mag.<sup>a</sup> Daniela Kain**

Klima- und Energiefonds  
Telefon: 01/585 03 90-27  
E-Mail: [daniela.kain@klimafonds.gv.at](mailto:daniela.kain@klimafonds.gv.at)

## Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:  
Klima- und Energiefonds  
Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien

Programm-Management:  
Mag.<sup>a</sup> Daniela Kain

Programmabwicklung  
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH  
Lassallestraße 9b, 1020 Wien

Grafische Bearbeitung und Titelseite: r+k kowanz

Herstellungsort: Wien, Mai 2013

