

# Leitfaden Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum 1. Ausschreibung

Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds der  
österreichischen Bundesregierung



<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>01 Das Wichtigste in Kürze</b>	<b>4</b>
<b>02 Ausrichtung und Ziele des Programmes</b>	<b>5</b>
2.1 Ausgangssituation	5
2.2 Programmstrategie und -ziele	5
<b>03 Thematischer Kontext</b>	<b>6</b>
3.1 Abgrenzung	6
3.2 Die Mikro-ÖV Lösung als Gesamtsystem	6
3.3 Themenfelder der Ausschreibung	6
<b>04 Administrative Hinweise zur Ausschreibung</b>	<b>8</b>
4.1 Teilnahmeberechtigte	8
4.2 Budget	8
4.3 Förderintensitäten/anerkennbare Kosten	8
4.4 Beurteilungskriterien	9
4.5 Rechtsgrundlagen	9
4.6 Einreichung und Beratung	9
4.7 Auswahl der Projekte	10
4.8 Vertragserrichtung	10
<b>05 Kontakte und Beratung</b>	<b>10</b>
5.1 Programmauftrag und -verantwortung	10
5.2 Programmabwicklung	10

Mikro-ÖV Systeme sind lokal ansetzende, spezifische und kleinräumige Lösungen, die aus der Sicht des Klima- und Energiefonds dazu beitragen können, vor allem in peripheren und ländlichen Regionen die Nahmobilität für benachteiligte Bevölkerungsschichten zu verbessern. Sie ergänzen den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere als Zubringer, und verringern damit den „Zwang“, ein eigenes Fahrzeug zu besitzen, zu erhalten und zu benutzen.

Aus der Praxis bereits etablierter Systeme wissen wir, dass sich erfolgreiche Mikro-ÖV Systeme immer an vorhandenen Gemeindestrukturen orientieren, regionale Rahmenbedingungen berücksichtigen und problemadäquate Gemeinschaftslösungen anbieten. Sie decken damit den spezifischen Bedarf einer Gemeinde ab und stellen keine Konkurrenz zum örtlichen ÖV-Angebot dar, sondern ergänzen dieses und nutzen mögliche Synergien im öffentlichen Verkehrsangebot vor Ort.

Um auf diesen Erfahrungen aufzubauen und diese zu einem Gesamtsystem zu erweitern, wurde vom Klima- und Energiefonds ein interdisziplinär zusammengesetztes Konsortium damit beauftragt, die Chancen von Mikro-ÖV Systemen als tragfähige Lösungen zukünftiger Mobilitätsanforderungen zu prüfen, vorhandene Systeme zu systematisieren und zu beschreiben sowie Empfehlungen für den Planungs- und Umsetzungsprozess auszuarbeiten. Ergebnis ist das Handbuch „Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum“<sup>1</sup>, das die Grundlage für die 1. Ausschreibung des Klimafonds-Programmes „Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ darstellt.

Örtlich verankerte und kleinräumig organisierte Mikro-ÖV Lösungen müssen sich eng an den Bedürfnissen und Wünschen der ansässigen Bevölkerung orientieren. Die Bereitschaft zur Nutzung und Unterstützung solch innovativer Systeme ist von zentraler Bedeutung für den Erfolg und die positiven Effekte der Ressourcenschonung und Umweltverträglichkeit. Damit kommt der Einbindung und Information der BedarfsträgerInnen mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen eine zentrale Rolle bei der Gestaltung des passenden Mikro-ÖV Systems zu. Mit seinem Programm „Mikro-ÖV Systeme“ adressiert der Klima- und Energiefonds in erster Linie Gemeinden, die Mikro-ÖV Systeme im Personennahverkehr erstmals umsetzen bzw. vorhandene Systeme optimieren möchten. Auch gemeindeübergreifende, regionale Mikro-ÖV Lösungen sind willkommen. Wir laden dazu ein, das Handbuch Mikro-ÖV Systeme zu nutzen und für Ihre Gemeinde oder Ihre Region ein bedarfsgerechtes Mikro-ÖV System auszuarbeiten und einzureichen!

DI Theresia Vogel  
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

DI Ingmar Höbarth  
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

<sup>1</sup>Download unter: [www.klimafonds.gv.at/service/studien/mobilitaet/](http://www.klimafonds.gv.at/service/studien/mobilitaet/)

## 01 Das Wichtigste in Kürze

Lokale und klein(st)regionale ÖV Systeme (Mikro-ÖV Systeme) sollen vorhandene Defizite in der regionalen Mobilitätsversorgung ausgleichen und kleinräumige, flexible und nutzerInnenorientierte Alternativen bieten. Mit der ersten Ausschreibung werden v. a. Vorbildgemeinden adressiert, die bei der Planung und Umsetzung eines Mikro-ÖV Systems auf Nachhaltigkeit in der Umweltwirkung und bei der Finanzierung abzielen.

Ein zentrales Anliegen des Klima- und Energiefonds ist außerdem die Schaffung einer Informations- und Wissens-Plattform für Gemeinden und Länder, die sich mit Mikro-ÖV Systemen befassen. Auf der Website [www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at) werden die Ergebnisse sowie weitere Informationsmaterialien zum Thema Mikro-ÖV zur Verfügung gestellt, ein Begleitprozess zur Ausschreibung dient dem Austausch von Informationen und der Vernetzung.

### Themenfelder der 1. Ausschreibung

Im Rahmen der Ausschreibung eingereichte Projekte müssen konkreten Bezug zu einem der folgenden Themenfelder haben:

**Themenfeld 1:** Implementierung neuer Mobilitätsangebote

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

**Themenfeld 3:** Grundlagenarbeiten

### Zielgruppe

Als Hauptzielgruppen dieser Ausschreibung werden öffentliche Bedarfsträger und kommunale Einrichtungen (Länder, Gemeinden, Gemeindeverbände) angesprochen. Detailliertere Informationen zu potenziellen teilnahmeberechtigten Antragstellern sind in Kapitel 4.1 zu finden.

### Budget

Im Rahmen der 1. Ausschreibung des Programmes „Sanfte Mobilität – Mikro-ÖV Systeme im ländlichen Raum“ sind Fördermittel bis zu 1,9 Mio. Euro vorgesehen.

### Förderung

Investitionen (z. B. in den Fuhrpark) sind nicht direkt, sondern über die **Förderung des jährlichen Betriebsabganges** förderbar. Der Betriebsabgang ergibt sich aus den Betriebskosten abzüglich der

Einnahmen. Die **förderbaren Betriebskosten** sind die **Vollkosten des Betriebes exkl. der Finanzierungskosten**.

Da es ein Anliegen ist, eine wirtschaftliche Tragfähigkeit des beantragten Mikro-ÖV Systems zu erreichen, reduziert sich die Förderquote des Betriebsabganges in den Folgejahren: 50 % im 1. Betriebsjahr, 40 % im 2. Betriebsjahr, 30 % im 3. Betriebsjahr.

### Projektlaufzeiten

Themenfeld 1 und 2: maximal 3 Jahre,  
Themenfeld 3: maximal 8 Monate

### Einreichung

Die Einreichung erfolgt 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). Für die Einreichung sind die entsprechenden Formulare, die auf der Homepage der Abwicklungsstelle SCHIG mbH unter [www.schig.com/index.php?id=314](http://www.schig.com/index.php?id=314) zu finden sind, zu verwenden.

### Zeitplan Themenfeld 3

Einreichschluss: 26. 01. 2012, 12:00 Uhr

Formalprüfung: Februar 2012

Jurierung: voraussichtlich März 2012

Präsidiumsbeschluss: voraussichtlich April 2012

### Zeitplan Themenfelder 1 und 2

Einreichschluss: 30. 03. 2012, 12:00 Uhr

Formalprüfung: April 2012

Jurierung: voraussichtlich Mai 2012

Präsidiumsbeschluss: voraussichtlich Juni 2012

### Information und Beratung

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

c/o Abwicklungsstelle Klima- und Energiefonds

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

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

### Kontaktpersonen:

DI Katharina Kurat, Mag. Rudolf Sebastnik

Telefon: 01/812 73 43-1404, Fax: 01/812 73 43-1300

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

## 02 Ausrichtung und Ziele des Programmes

### 2.1 Ausgangssituation

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

Der Klima- und Energiefonds unterstützt seit dem Jahr 2007 regionale Angebote des öffentlichen Verkehrs (ÖV), wobei bis 2010 „klassische“ ÖV-Lösungen im Mittelpunkt der Programme zur Attraktivierung des ÖVs standen. Mit dem Programm „Sanfte Mobilität – 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.

Die Programm-Ausrichtung fokussiert auf die Neuerrichtung innovativer, bedarfsorientierter (Klein-)Lösungen für den Personennahverkehr im ländlichen Raum bzw. auf die Optimierung bereits bestehender Mikro-ÖV Lösungen.

### 2.2 Programmstrategie und -ziele

**Projektauftrag** an Konsortium, um Chancen von Mikro-ÖV Systemen als tragfähige Lösungen zukünftiger Mobilitätsanforderungen zu prüfen, die Systeme abzugrenzen und zu konkretisieren. Hauptergebnis: „Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum“

**Erste Umsetzungen** von Mikro-ÖV Systemen in österreichischen Vorbildgemeinden:  
1. Ausschreibung 2011

Weitere Umsetzungen in österreichischen Gemeinden, Schwerpunkt **gemeindeübergreifende, regionale Gesamtkonzepte für Mikro-ÖV Systeme** sowie **Nachhaltigkeit der implementierten Lösungen**:  
2. Ausschreibung 2012

**Stufe 1**

**Stufe 2**

**Stufe 3**

Für die gegenständliche 1. 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.
- **Bedarfsorientierung:** Das Mikro-ÖV System ist **bedarfsorientiert**, daher werden die NutzerInnen in den Planungs- und Umsetzungsprozess nachweislich eingebunden.
- **Vernetzung und Informationsaustausch:** Zwischen- und End-Ergebnisse der Beteiligten werden im Rahmen eines Begleitprozesses der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

## 03 Thematischer Kontext

### 3.1 Abgrenzung

Mikro-ÖV Systeme liegen an der Schnittstelle zwischen klassischem öffentlichen Verkehr, dem Taxi- und Mietwagengewerbe und den vielfältigen sozialen und gemeinnützigen Diensten. Eine wichtige Betrachtungsebene ist dabei die Bedienungsform Haus-zu-Haus. Detailliertere Informationen hinsichtlich der Abgrenzung von Mikro-ÖV Systemen gegenüber anderen Mobilitätsdiensten sind dem Handbuch „Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum“ zu entnehmen (vor allem Kapitel 01 – Begriffsdefinition eines Mikro-ÖV Systems).

Kurz zusammengefasst, weisen Mikro-ÖV Systeme im Sinne der gegenständlichen Ausschreibung folgende **Kern-Merkmale** auf:

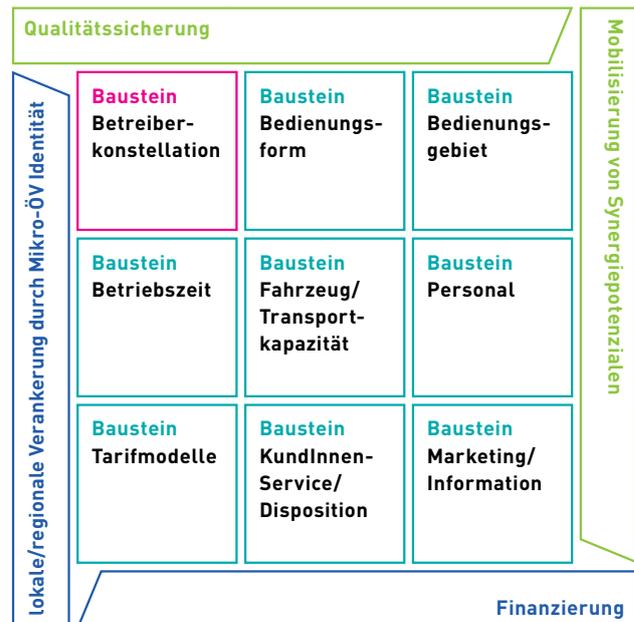
- sie sind für bestimmte **Zielgruppen** maßgeschneidert
- sie haben eine **bedarfsorientierte Betriebsform** (idealerweise Haus-zu-Haus)
- sie umfassen als **Bedienungsgebiet** eine Gemeinde bzw. benachbarte Gemeinden oder binden wichtige Ziele (z. B. Bahnhöfe, Krankenhäuser etc.) mit ein
- sie nutzen 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, indem sie eine Alternative zur (Einzel-)Nutzung privater Pkws darstellen

### 3.2 Die Mikro-ÖV Lösung als Gesamtsystem

Bei der Etablierung eines Mikro-ÖV Systems sind unterschiedliche Elemente im Sinne eines Gesamtsystems aufzubauen<sup>2</sup>. Es hat sich gezeigt, dass Mikro-ÖV Systeme nur dann erfolgreich sein können, wenn sie alle diese beschriebenen Aspekte berücksichtigen. Im Rahmen der gegenständlichen Ausschreibung eingereichte Projekte müssen daher das Mikro-ÖV System im Sinne dieser ganzheitlichen Betrachtung beschreiben, planen und umsetzen: Dies gilt sowohl für Maßnahmenbündel, die ein bestehendes System optimieren sollen, als auch für die Neueinführung von Mikro-ÖV Systemen.

Der Bereich **Finanzierung** definiert den Umfang des Mikro-ÖV Systems. Eine kontinuierliche Qualitätssicherung in Form eines **Qualitätssystems** ist für alle Bereiche notwendig. **Synergien** zu bestehenden ÖV Systemen sind zu nutzen. Der Erfolg ist mit der Identifikation der Beteiligten mit dem Mikro-ÖV System eng verknüpft, weshalb die **Mikro-ÖV Identität** ein wesentliches Element darstellt. Die **neun zentralen Bausteine** sind jene Elemente, aus denen sich das System selbst ergibt.

#### Vier Außenfaktoren und neun Bausteine bilden das Mikro-ÖV Gesamtsystem



### 3.3 Themenfelder der Ausschreibung

Nachfolgend sind die drei in dieser Ausschreibung ausgerufenen Themenfelder erläutert; im Rahmen der Ausschreibung eingereichte Projekte müssen konkreten Bezug zu einem dieser Themenfelder haben.

Der Schwerpunkt hinsichtlich des zu vergebenden Fördervolumens liegt auf dem Themenfeld „Implementierung neuer Mobilitätsangebote“, also der Neueinführung eines Mikro-ÖV Systems.

#### Themenfeld 1: Implementierung neuer Mobilitätsangebote

Ein wesentlicher Bestandteil des gegenständlichen Programmes 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

<sup>2</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.

sollen nicht in Konkurrenz zu bestehenden, funktionierenden Verkehrsangeboten stehen. Die eingereichten Modelle 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.

Wesentlich für die Beurteilung der Förderwürdigkeit von Einreichungen in diesem Themenfeld ist die Beschreibung des neuen Mobilitätsangebots anhand der im Handbuch und im Kapitel 3.2 vorgestellten neun zentralen Bausteine, die für den Aufbau eines Mikro-ÖV Systems notwendig sind. Der im Zuge der Einreichung verpflichtend auszufüllende Fragebogen nimmt daher dezidiert Bezug auf diese Bausteine.

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

Die Grundlagenerhebung zum Handbuch Mikro-ÖV Systeme hat gezeigt, dass in vielen Gemeinden bereits Mikro-ÖV Lösungen bestehen, die jedoch optimiert werden können. Das zweite Themenfeld der Ausschreibung hat daher die Erweiterung bestehender Mikro-ÖV Angebote zum Inhalt.

Die förderbaren Erweiterungen können funktionaler, zeitlicher oder räumlicher 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, dadurch Notwendigkeit zur Aufstockung des Fuhrparks und/oder des Personals
- räumlich: z. B. Expansion des Bedienungsgebietes

Für in diesem Themenfeld eingereichte Vorhaben gilt, dass ein Nachweis für die fachliche Berechtigung (Bedarfsnachweis) zu erbringen ist. Die Einhaltung der unter Kapitel 3.2 angeführten Bedingungen ist ebenfalls verpflichtend. Eine Förderung bestehender Systeme ohne quantitative und qualitative Ausweitung des Angebotes ist nicht möglich.

### **Themenfeld 3: Grundlagenarbeiten**

Ausgeschrieben werden in diesem Themenfeld Studien zu Fragestellungen, die sowohl für die Neuerrichtung als auch für die Optimierung eines Mikro-ÖV Systems relevant sind.

Darunter fallen z. B. Bedarfserhebungen, die untersuchen, ob bzw. in welchem Umfang ein neues Mikro-ÖV System in einer bestimmten Region sinnvoll ist und welches Modell bzw. welche Modelle dem Bedarf sowie der Situation vor Ort am besten entspricht/entsprechen.<sup>4</sup> Gegenstand dieses Themenfeldes sind aber auch Untersuchungen und Evaluierungen bestehender Mikro-ÖV Systeme im Hinblick auf Verbesserungs- oder Ausweitungspotenziale im Sinne von Themenfeld 2.

Beispiele für Erhebungen in diesem Kontext sind:

- lokale Haushalts- und Mobilitätsbefragungen
- Erhebungen zur Raum- und Siedlungsstruktur
- Erhebungen des örtlichen Verkehrsverhaltens, der lokalen Verkehrsnachfrage und des Verkehrsangebots
- Kalkulationen zur Wirtschaftlichkeit von Mikro-ÖV Systemen in einer bestimmten Region

Grundsätzlich handelt es sich um ergebnisoffene und interdisziplinäre Studien, die auch zur Erkenntnis führen können, dass kein Bedarf an einer Neuimplementierung bzw. an einer Verbesserung besteht oder dass unter den vorgefundenen Rahmenbedingungen die Etablierung eines Mikro-ÖV Systems im Sinne der Ressourcenschonung nicht sinnvoll ist.

Alle Ergebnisse aus diesem Themenfeld werden über den Begleitprozess des Klima- und Energiefonds der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Die Laufzeit für Studien ist mit maximal 8 Monaten beschränkt, die Obergrenze der Förderung liegt pro Studie (die mehrere der erwähnten Fragestellungen beinhalten kann) bei 40.000 Euro.

<sup>3</sup>Siehe dazu Handbuch Kapitel 03 – Neun Bausteine für ein System.

<sup>4</sup>Das Handbuch „Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum“ gibt wertvolle Hinweise, wie Grundlagenerhebungen durchgeführt werden können, welche Fragestellungen von besonderer Relevanz sind und wie die entscheidenden Fragen vor der Etablierung eines neuen Mikro-ÖV Systems vollständig und rasch beantwortet werden können. Siehe dazu Kapitel 04 – Der Weg zu einem Mikro-ÖV System.

## 04 Administrative Hinweise zur Ausschreibung

### 4.1 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 notwendig.

### 4.2 Budget

Im Rahmen der ersten Ausschreibung stehen bis zu 1,9 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

### 4.3 Förderintensitäten/anerkenbare Kosten

**Anrechenbarkeitsstichtag von Projektkosten** ist der Tag der Projekteinreichung 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.

Investitionen (z. B. in den Fuhrpark) sind nicht direkt, sondern lediglich über die **Förderung des jährlichen Betriebsabganges** förderbar. Der Betriebsabgang ergibt sich aus den Betriebskosten abzüglich der Einnahmen (Fahrgelderlöse sowie sonstige Einnahmen wie z. B. aus Sponsoring, Spenden, Mitgliedsbeiträgen etc.).

**Förderbare Betriebskosten sind:** Vollkosten des Betriebes exkl. Finanzierungskosten.

Finanzierungskosten können z. B. sein: Abschreibungen Kfz- oder Leasingraten, Wartung, Instandhaltung, Kraftstoff, Verbrauchsmittel, Versicherungen, Personalaufwand, Marketingaufwand (begleitende Maßnahmen) etc.

Da es ein Anliegen ist, eine wirtschaftliche Tragfähigkeit des beantragten Mikro-ÖV Systems zu erreichen, reduziert sich die Förderquote des Betriebsabganges in den Folgejahren (40 % im 2. bzw. 30 % im 3. Betriebsjahr). Dabei kommt das nachfolgend

Themenfeld	Förderquote	Förderung	Beispiele für Maßnahmen/Themen
Implementierung neuer Mobilitätsangebote	max. 50 % 1. Betriebsjahr 50 % 2. Betriebsjahr 40 % 3. Betriebsjahr 30 %	Betriebsabgang (Definition siehe nachfolgender Absatz)	Betriebskosten (Personal, Abschreibungen, sonstige Kosten), Aufwendungen für Monitoring, Öffentlichkeitsarbeit, ...
Erweiterung bestehender Mikro-ÖV Angebote	max. 50 % 1. Betriebsjahr 50 % 2. Betriebsjahr 40 % 3. Betriebsjahr 30 %	Betriebsabgang	siehe oben
Grundlagenarbeiten für Implementierung neuer Mobilitätsangebote	75 %	Gesamtkosten der Studie	Machbarkeitsstudien, Bedarfserhebungen, Finanzierungsmodelle
Grundlagenarbeiten für Erweiterung bestehender Mikro-ÖV Angebote	50 %	Gesamtkosten der Studie	siehe oben

angeführte Basis-Rechenschema zur Anwendung (beispielhafte Zahlen):

#### Beispiel Betriebskostenabgang Mikro-ÖV System

(in Euro)

	Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	Jahr 4	Jahr 5
<b>- Betriebskosten</b>	70.000	73.500	77.175	81.034	85.085
<b>+ Fahrgelderlöse</b>	25.000	32.500	42.250	54.925	71.403
<b>+ sonstige Erlöse</b>	15.000	18.000	21.600	23.328	25.194
<b>= Betriebsabgang</b>	<b>30.000</b>	<b>23.000</b>	<b>13.325</b>	<b>2.781</b>	<b>-11.511</b>
<b>davon Förderung Klima- und Energiefonds</b>	50 % <b>15.000</b>	40 % <b>9.200</b>	30 % <b>3.998</b>	0 % <b>-</b>	0 % <b>-</b>
<b>Zuschuss Land/ Gemeinde</b>	15.000	13.800	9.328	2.781	-

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

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

#### 4.4 Beurteilungskriterien

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

Beurteilungskriterien	Maximale Punkte	
<b>Übereinstimmung des Vorhabens mit Programmstrategie und -zielen</b>	<b>50</b>	
Nachhaltigkeit in der Umweltwirkung		30
Bedarfsorientierung		10
wirtschaftliche Tragfähigkeit		10
<b>Potenzial und Verwertung</b>	<b>30</b>	
ökonomische Nachhaltigkeit der Mikro-ÖV Lösung		15
Realisierungsnähe der Mikro-ÖV Lösung		15
<b>Qualität der Planung</b>	<b>20</b>	
Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit der Projektplanung		10
Transparenz und Plausibilität der Kostenangaben		10
<b>Summe</b>	<b>100</b>	

#### 4.5 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 idgF.) zur Anwendung.

#### 4.6 Einreichung und Beratung

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=314](http://www.schig.com/index.php?id=314)).

Die Abwicklungsstelle SCHIG mbH (Kontaktdaten siehe Kapitel 5.2) steht im Zeitraum des geöffneten Calls für inhaltliche Beratung und Unterstützung den ProjektwerberInnen zur Verfügung.

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:

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

## 4.7 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.

## 4.8 Vertragserrichtung

Die vom Klima- und Energiefonds beauftragte Abwicklungsstelle unterbreitet den erfolgreichen FörderwerberInnen, 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.

# 05 Kontakte und Beratung

## 5.1 Programmauftrag und -verantwortung

Klima- und Energiefonds  
Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien  
[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)

## 5.2 Programmabwicklung

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)



**Impressum:**

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

Gestaltung: ZS communication + art GmbH

2. Auflage Dezember 2011

