

Ausschreibungsleitfaden für Projekte zur Schaffung technischer Grundlagen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrsangebotes



Vorwort

In Österreich fahren immer mehr Menschen „öffentlich“. Der Bedarf für Öffentlichen Verkehr steigt. Die Ballungsräume wachsen, die Treibstoffpreise werden mittelfristig steigen. Maßnahmen für mehr Öffentlichen Verkehr sind deshalb jetzt besonders wichtig.

Der Öffentliche Verkehr wird zunehmend ein Verkehrsmittel für alle Menschen in Österreich. Im Jahr 2008 sind bereits mehr als fünf Millionen Österreicherinnen und Österreicher mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren, davon rund 1,7 Millionen täglich beziehungsweise mehrmals die Woche. Steigerungen sind erzielbar, wenn der Öffentliche Verkehr kundenorientiert verbessert wird. Im Nahverkehr wünschen sich die Fahrgäste insbesondere mehr Verbindungen und kürzere Wartezeiten beim Umsteigen.

Wichtige Projekte für den Öffentlichen Verkehr in Städten werden derzeit nicht rasch genug umgesetzt. Für Fahrten mit Bus und Bahn ist es in Österreich oftmals nötig, in jedem Verkehrsmittel eine eigene Fahrkarte zu kaufen. Zudem sollten die Weichen für ein einheitliches E-Ticketing in Österreich gestellt und eine Mobility Card eingeführt werden.

Investitionen in Bus und Bahn sind sehr beschäftigungswirksam. Eine Milliarde Euro, investiert in den Öffentlichen Nahverkehr, schafft für ein Jahr etwa 16.400 Arbeitsplätze.

Die Zusammenstellung der Klima- und Energiefonds-Vorhaben für das Jahr 2009 umfasst so verschiedenartige Fragestellungen wie herausragende innovative Lösungen zur Integration der Verkehrsträger, der Aufbau von Anschluss-Sicherungssystemen, elektronische Fahrgeldmanagementsysteme, die Bereitstellung von Verkehrsinformationen oder die Verbesserung der intermodalen Schnittstelle Radverkehr.

Unterstützen wollen wir Fördervorschläge, die die notwendige Strukturveränderung forcieren, Vorzeigecharakter haben und aufgrund der Multiplikatorwirkung besonders breitenwirksam sind. Das Gesamtziel der Programmlinie ist somit die Erhöhung der Effizienz des Gesamtverkehrssystems. Je mehr Menschen Bus und Bahn nutzen können, umso weniger wird mit dem Auto gefahren. Das bringt bessere Luftqualität, weniger Lärm und weniger Staus. Und Österreich kommt seinen Klimaschutzzielen näher.

Werden die täglichen Wege im Öffentlichen Verkehr mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt, verringert sich auch die Abhängigkeit vom Erdöl. Internationale Fachleute rechnen nach Ende der globalen Wirtschaftskrise mit einem Ölpreis von 200 US-Dollar pro Fass im Jahr 2020. Eine Offensive für Bus und Bahn ist jetzt wichtig, um die Mobilität der Menschen in Österreich in den kommenden Jahren zu sichern.

**Viel Erfolg bei der Ausschreibung,
wünscht Ihnen**

Dr. Eveline Steinberger
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

1. Präambel der Ausschreibung

Das Jahresprogramm 2009 des Klima- und Energiefonds setzt im Bereich Verkehr mehrere thematische Schwerpunkte für Projekte zur „Attraktivierung des ÖPNV“; die dafür bereitgestellten Fördermittel sollen in mehreren Calls zur Vergabe gelangen. Dieser erste Call zum Bereich „Technik“ umfasst dabei folgende Themenschwerpunkte des Teilprogrammes 2009 (Prozentangaben in der Klammer: Indikative Aufteilung des Gesamtbudgets).

- Integration der Grundlagen (20 %)
- e-Verkehr (20 %)
- Integration der Verkehrsinformation (60 %)

Für diese Ausschreibung stehen bis zu 4,4 Millionen Euro zur Verfügung.

2. Ausgangslage und Zielsetzungen des Calls „Technische Grundlagen“

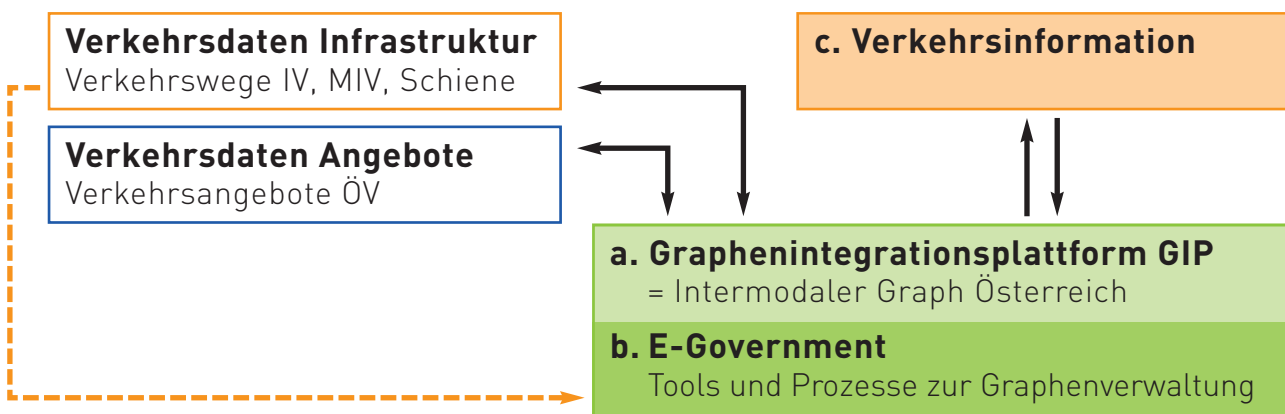
Neben einem attraktiven („physischen“) öffentlichen Verkehrsangebot sind Information und Kommunikation Schlüsselfaktoren eines modernen, nachhaltigen Verkehrssystems. Im letzten Jahrzehnt wurden von den unterschiedlichsten Akteuren des österreichischen Verkehrswesens Projekte realisiert, welche – sowohl im Bereich des motorisierten Individualverkehrs als auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs – zu einer substantiellen Verbesserung des Informationsangebotes (im weitesten Sinn) geführt haben. Den Projekten waren dort Grenzen gesetzt, wo die Interessenslagen einzelner

Akteure die Öffnung bzw. Bereitstellung eigener Datenbestände verhinderte. In Teilbereichen war die österreichweite Verfügbarkeit standardisierter und auch nutzergerechter Information bislang daher nicht möglich.

Der Klima- und Energiefonds hat sich daher, in enger Zusammenarbeit mit dem BMVIT dazu entschlossen, in einer – bislang in Österreich einzigartigen – Initiative alle betroffenen Akteure dazu einzuladen, technische und institutionelle Hürden zu überwinden und - mehreren Handlungsebenen simultan betrachtend – vereinheitlichte Lösungen für das gesamte Bundesgebiet zu entwickeln.

Die angesprochenen Themenbereiche bzw. Ziele betreffen

- a. Die Schaffung eines **österreichweit standardisierten intermodalen Verkehrsgraphen**, unter Einbindung der Straßendaten der Bundesländer sowie der Daten österreichweit operierender Infrastrukturgesellschaften und ÖV-Anbieter. Explizit wird auch auf die Notwendigkeit der Integration der Netzdaten „Schiene“ sowie der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs als erforderliche Bestandteile des intermodalen Graphen hingewiesen (Wasserstraßen, insb. die Donau sowie Flughäfen werden in dieser Phase des Projektes lediglich als optionaler Bestandteil des Leistungsumfanges betrachtet). Geeignete Schnittstellen des Graphen zu Angebotsdaten des ÖPNV (Fahrpläne) sind klar zu definieren, die entsprechenden Verknüpfungen zu den Angebotsdaten zu gewährleisten.
- b. Die **Entwicklung und Bereitstellung von E-Government-Prozessen und DV-gestützten Lösungen** zur laufenden Pflege und Aktuali-



Übersicht 1: Schema der Bestandteile und Zusammenhänge des Calls „Technik“

sierung der in (a) geschaffenen Datengrundlagen (ebenfalls als österreichweit standardisierte Lösung); sicherzustellen ist hier einerseits, dass infrastrukturbezogene Informationen über geeignete Verwaltungsprozesse laufend in die intermodale Graphengrundlage eingepflegt werden, andererseits auch Anknüpfungspunkte zur dynamischen Verkehrsinformation (z.B. Baustelleninformation) geschaffen werden.

- c. Aufbau einer österreichweit standardisierten Plattform für aktuelle Verkehrsinformation und **Integration der Verkehrsinformation**. Zielsetzung dieser Plattform ist die Integration, Generierung und Bereitstellung von Verkehrsinformationen und Services auf österreichweit vereinheitlichter Basis unter Einbindung weiterer Informationsquellen.

Es ist der ausschreibenden Stelle bekannt, dass in allen österreichischen Bundesländern Initiativen bzw. Projekte laufen, welche die oben genannten Zielsetzungen berühren. Für die Länder Niederösterreich, Wien, das Burgenland und die Steiermark ist dieser Graph in Form der Graphenintegrationsplattform (GIP) bereits vorhanden, über eine Erweiterung des Graphen auf die anderen Bundesländer wird derzeit verhandelt.

Die Antragsteller werden dazu angehalten, sich bei der Erstellung der Projektanträge und der Abstimmung der Tätigkeitsbereiche, welche Teil der jeweiligen Förderanträge werden, der Struktur bzw. „Organisation“ der GIP zu bedienen.

Es wird davon ausgegangen, dass

- a entsprechende schriftliche Commitments der beteiligten Akteure vorgelegt werden (z.B. in Form eines Konsortialvertrages, von „Beitrittserklärungen“ zur GIP) sowie
- b die Möglichkeit geschaffen wird, weiteren Interessensgruppen bzw. Akteuren im Verkehrsbereich den Beitritt zur GIP unter definierten Bedingungen zu ermöglichen.

Ebenso ist bekannt, dass der technische Status der Implementierung der erforderlichen Technologien und Daten in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich weit fortgeschritten ist. Dement-

sprechend wird erwartet, dass aus den einzelnen Projektanträgen klar hervorgeht, welche Ziele und daraus resultierenden Aktionen/Maßnahmen (und Kosten) sich auf „rein länderspezifische“ Maßnahmen beziehen (um beispielsweise den „technologischen Anschluss“ an „weiter fortgeschrittene“ Bundesländer zu finden) bzw. welche Maßnahmen für die österreichweiten Abstimmungen erforderlich sind.

Eine abgestimmte, österreichweit vereinheitlichte und transparente Vorgehensweise wird hinsichtlich aller Regelungen **vorausgesetzt**, welche die Bereitstellung, Nutzung, Verarbeitung und Verbreitung der „gepoolten“ Datenbestände betrifft. Einheitliche Lösungsmöglichkeiten für die physische Ablage der gepoolten Datenbestände sind darzustellen.

Insbesondere wird nochmals darauf hingewiesen, dass die **Integration** von Datenbeständen des **öffentlichen Verkehrs** in die Graphenplattform eine **unabdingliche Voraussetzung** darstellt, wobei seitens der ausschreibenden Stelle keine Vorgaben bezüglich der technischen Ausführung und der Organisationsstruktur dieser Datenintegration gemacht werden, vielmehr von den Antragstellern erwartet wird, einen abgestimmten, technisch, rechtlich und finanziell realisierbaren Vorschlag vorzulegen.

3. Fördergegenstand

Förderbar sind alle Maßnahmen, welche zur Erreichung der oben definierten Ziele dienen, insbesondere auch die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, Eigenleistungen, Ankauf von Lizenzen und Softwareausstattung, Datenzukaufe und Schulungen.

4. Antragsberechtigte

Finanzierungswerber können sein:

- Gebietskörperschaften auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene
- Verkehrsinfrastrukturbetreiber, Verkehrsverbände
- Österreichweit tätige Anbieter von Verkehrsdienstleistungen

Es wird anerkannt, dass Verkehrsverbände sowohl hinsichtlich des vorhandenen technischen Know-Hows in diesem Bereich als auch aufgrund der dort vorliegenden Datengrundlagen und User-Interfaces eine wichtige Rolle spielen können. Antragstellungen von Verkehrsverbänden sollen daher ebenfalls ermöglicht werden, wobei jedenfalls Vorkehrungen zu treffen sind, eine „Quasi-Monopolisierung“ von Datenbeständen zu unterbinden. Nicht zuletzt aus diesem Grund wird im Falle von Antragstellungen durch Verkehrsverbände davon ausgegangen, dass ebenfalls eine enge Abstimmung mit den an der GIP teilnehmenden Stellen der Landesregierungen gewährleistet ist und diese im Antrag dargestellt ist.

5. Allgemeine Förder- voraussetzungen

- a. Der Förderungswerber muss alle ihm zu Gebote stehenden zumutbaren Finanzierungsmöglichkeiten ausgeschöpft haben.
- b. Wenn bei einem Projekt Interessen eines Bundeslandes oder einer Gemeinde berührt werden, ist auch deren angemessene finanzielle Beteiligung anzustreben. Die Mitfinanzierung fällt in die kumulierte Höchstgrenze der Förderung.
- c. Die Gesamtfinanzierung des zu fördernden Vorhabens muss gesichert sein.
- d. Der Förderungswerber muss sich verpflichten, bei Nichterfüllung der Projektziele den Förderbetrag zur Gänze oder aliquot zurückzuzahlen.
- e. Die Prüfung der Förderungsvoraussetzungen erfolgt im Auftrag des Klima- und Energiefonds durch die mit der Abwicklung der Vorhaben betraute Abwicklungsstelle.
- f. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht.

6. Förderart und -ausmaß

Nicht rückzahlbare Zuschüsse werden gewährt für:

- Eigenleistungen der Antragsteller werden mit maximal 50 % gefördert. Basis der Berechnung der Förderquoten sind hierbei Mitarbeiterstun-

den, welche über geeignete Zeitnachweise zu belegen und zu Vollkostensätzen (Personalaufwand & angemessener Overhead) zu bewerten sind.

- **Studien und externe Dienstleistungen**, welche zur Implementierung der Vorhaben erforderlich sind. Die Förderquote beträgt hierfür maximal 50 % der Kosten / Aufwendungen.
- **Beschaffung von Software, Lizenzen** welche zur Erreichung der Ziele erforderlich sind, werden in einem maximalen Ausmaß von 50 % der damit verbundenen Kosten gefördert.

Als Stichtag der Anrechenbarkeit von Projektkosten wird der 31.12.2008 festgelegt. Maßgeblich ist hierbei nicht das Rechnungsdatum, sondern das Datum der Zahlung.

7. Einreichung des Ansuchens

Als erster Schritt zur Einreichung muss das Projekt auf der Homepage des Klima- und Energiefonds (<http://www.klimafonds.gv.at/home/foerderunguide.html>) registriert werden.

Projektanträge sind als Hardcopy und in elektronischer Form zu übermitteln an die mit der Abwicklung der Förderung beauftragte



SCHIG mbH
c/o Abwicklungsstelle Klima- und Energiefonds
Lassallestrasse 9b, 1020 Wien
atf@schig.com

Erwartet werden Projektanträge mit folgenden Mindestbestandteilen, wobei (angesichts der Komplexität des Vorhabens) ein Vorgehen, bei welchem je Bundesland ein Projektantrag eingebracht wird, angestrebt wird:

I Allgemeine Informationen

- Benennung des Antragstellers (federführender Projektpartner)
- Benennung weiterer Mitglieder des umsetzenden Konsortiums sowie der Schnittstellen (personell, organisatorisch, technisch) zum

österreichweiten Projekt

- Definition der Rollen der einzelnen Akteure (Aufgaben, Rechte, Pflichten) und der Projektorganisation unter besonderer Berücksichtigung einer pragmatischen „Deeskalationsstrategie“ (was geschieht, wenn Projektpartner vereinbarten Pflichten nicht nachkommt?)

II Kurzbeschreibung der Projekthinhalte

- Definition jenes österreichweit standardisierten Standes der Entwicklung (=österreichweite Zielsetzungen, die den Zielsetzungen dieses Leitfadens entsprechen), welcher durch das Projekt erreicht werden soll sowie Darstellung des derzeitigen Entwicklungsstandes der Graphenaufbereitung auf der jeweiligen regionalen Ebene.
- Benennung der Hauptzielsetzungen der zur Förderung eingereichten Projektbestandteile (Einzelmaßnahmen); in den Kategorien „Datenintegration/Verkehrsgraph“, „E-Government“ und „Verkehrsinformation“
 - welche der Maßnahmen dienen dazu, den definierten, österreichweiten Standard zu erreichen?
 - welche Maßnahmen werden im Rahmen des Projektes darüber hinaus auf Landesebene / regionaler Ebene vorgeschlagen, welche den Zielsetzungen in den Bereichen „e-government“ und „Verkehrsinformation“ dienen.
- Beschreibung der geplanten Einzelmaßnahmen auf
 - regionaler Ebene (die Gebietskörperschaft des Antragstellers betreffend) sowie.
 - jener Maßnahmen(teile), die für österreichweite standardisierte Umsetzung des Vorhabens Voraussetzung sind
 - Darzustellen sind insbesondere die nach Realisierung des Projektes zu erwartenden Ergebnisse des Bereiches „Verkehrsinformation“. Welche Informationen, Services, welchen greifbaren Nutzen bringt das Projekt der Bevölkerung, dem Verkehrsteilnehmer?

III Projektkosten

- Definition der erwarteten Kosten der Umsetzung dieser Einzelmaßnahmen, auszuweisen für jeden Projektpartner sowie insgesamt, untergliedert in
 - Personalaufwand inkl. Overheads
 - Sachkosten (Dritteleister, Ausgaben für

geringwertige Wirtschaftsgüter, Reisekosten, Spesen etc.)

- Investitionskosten (bei Kosten bzw. Aufwendungen, welche im Jahr der Antragstellung aktivierungspflichtig sind) inkl. Nennung der Abschreibungsdauer

IV Zeitplan

- Vorlage eines Realisierungszeitplanes unter Verwendung geeigneter Meilensteine, welche (begleitet durch entsprechende Zwischenberichte) auch förderzahlungsauslösende Wirkung haben werden. Hinsichtlich der Berichtslegungen sind jeweils
 - individuelle Einzelberichte zu den Fortschritten der Umsetzung der Maßnahmen auf Ebene der jeweils geförderten Gebietskörperschaft sowie
 - ein die Aktivitäten aller österreichweit tätigen Akteure umfassender österreichweiter Gesamtbericht erforderlich.

8. Verfahren

- I Alle eingehenden Projektanträge werden nach formaler Prüfung durch die Abwicklungsstelle einer Expertenjury zur Evaluierung vorgelegt.
- II Der Fördergeber behält sich das Recht vor, zur Entscheidungsfindung Hearings der Förderwerber einzuberufen und Stellungnahmen Dritter einzuholen.
- III Eine Ablehnung von Anträgen (oder Teilen davon) erfolgt schriftlich unter Angabe der Gründe.
- IV Eine Förderungszusage, welche mit bestimmten Auflagen zur Sicherung des Projekterfolges verbunden sein kann, erfolgt schriftlich und bedarf der Annahme durch den Förderwerber. Mit Annahme der Förderungszusage hat der Förderwerber die in der Verpflichtungserklärung vorgesehenen Verpflichtungen zu übernehmen.
- V Die Förderungsabwicklung führt die SCHIG mbH im Auftrag des Klima- und Energiefonds durch.
- VI Der Förderungsbetrag gelangt nach Vorlage der erforderlichen Berichte und Abrechnungunterlagen zur Auszahlung. Voraussetzung der Auszahlung des Förderungsbetrages (bzw. Restbetrages) ist die Abrechnung des Projektes und der Nachweis der Erfüllung der sonstigen Förderungsauflagen und -bedingungen.

gen. Die Prüfung der vorzulegenden Belege und sonstigen Nachweise erfolgt dabei in Verantwortung des Klima- und Energiefonds, wobei eine stichprobenartige Überprüfung durch die Abwicklungsstelle erfolgt. Werden die vorgesehenen förderbaren Projektkosten unterschritten, und sind die Förderungsvoraussetzungen weiterhin gegeben, verringert sich die Förderung aliquot. Dies ist dem Förderungsnehmer durch den Klima- und Energiefonds schriftlich mitzuteilen.

9. Beurteilungskriterien

A - Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Erreichung der Ziele des Förderprogramms (50 %)

- Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Programmziele, (40 %)
- Publizitätswirkung des Projektes (10 %)

B - Zeitnähe der Umsetzbarkeit (20 %)

- Projekte mit einer zeitnahen Realisierung werden bevorzugt behandelt.

C - Qualität des Vorhabens (10 %)

- Transparenz und Verständlichkeit der Gesamtkonzeption
- Grad der Innovation

D - Ökonomisches Potenzial und Verwertung (20 %)

- Benennung der Marktpotenziale unterschiedlicher Nutzergruppen von Verkehrsinformationen unter besonderer Berücksichtigung gegebenenfalls erforderlicher Einschränkungen von Datennutzungsrechten

10. Zeitplan

29. Juni bis 31. August 2009: Vorbereitung und Einreichung von Projektanträgen

1. September – 14. September 2009: Evaluierung der Anträge durch die Abwicklungsstelle

Ende September 2009: Jurysitzung und Vergabeempfehlung (inkl. Definition von Auflagen) an das Präsidium des Klima- und Energiefonds

Oktober 2009: Beschluss der Projekte bzw. Definition allfälliger Auflagen durch das

Präsidium des Klima- und Energiefonds

Danach: Ausverhandlung und Errichtung der Förderverträge durch die Abwicklungsstelle

11. Beratung, Auskünfte

Nähere Informationen über dieses Förderungsprogramm, Beratung und Auskünfte erhalten Sie beim

www.klimafonds.gv.at

und/oder Schieneninfrastruktur-

Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG)

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

Mag. Rudolf Sebastnik,

Dr. Oliver Hietler

E-Mail: atf@schig.com

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

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

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:
Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Str. 5/22, 1060 Wien
Redaktion: Hemma Bieser, Rudolf Sebastnik
Gestaltung: ZS communication + art
Programmabwicklung: Schieneninfrastruktur-
Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG),
Lassallestraße 9b, 1020 Wien
Coverfoto: stockxpert
Herstellungsort: Wien, Juni 2009

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

