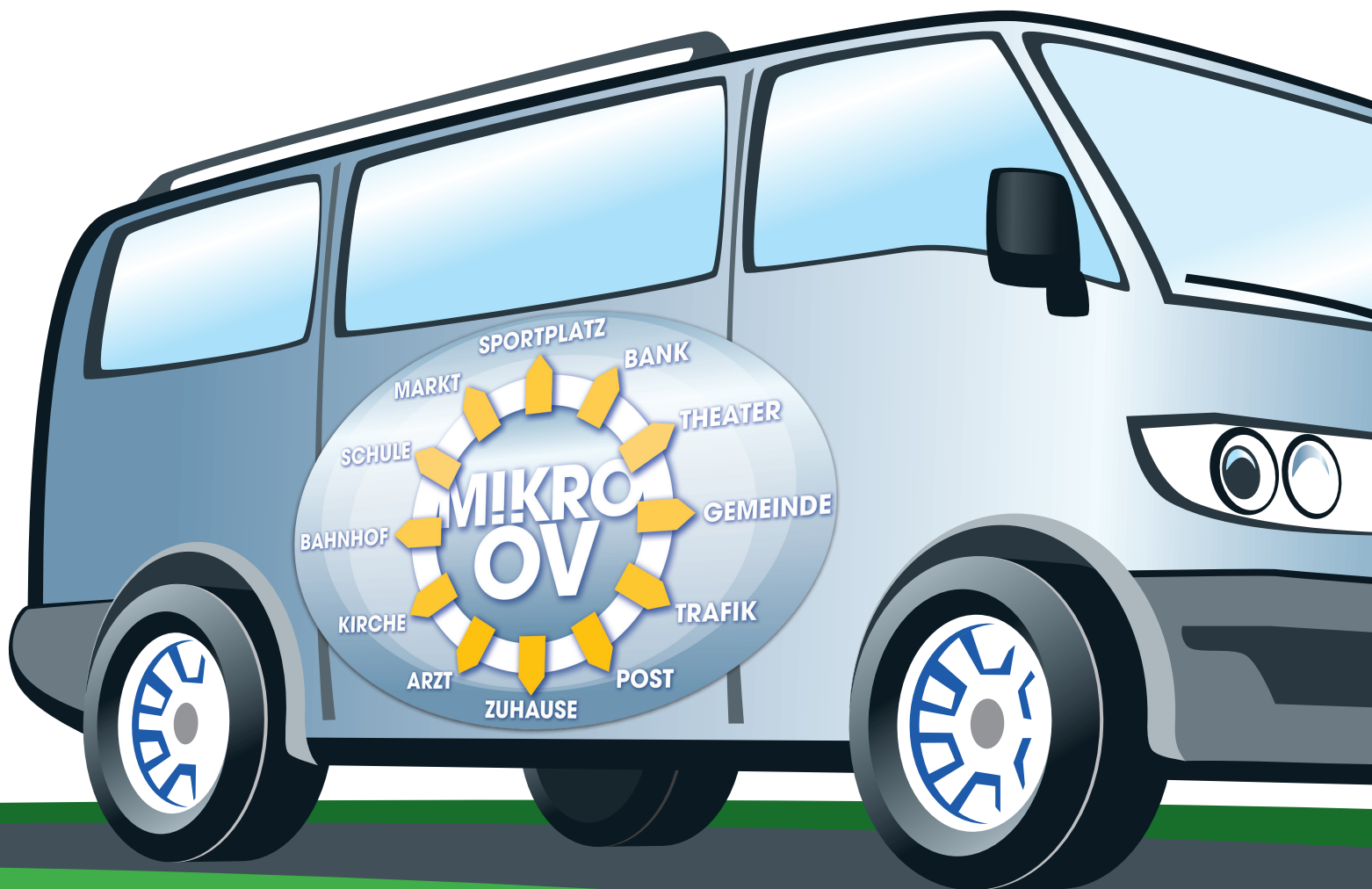


# Leitfaden

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

### 4. Ausschreibung 2014

Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds  
der österreichischen Bundesregierung



## Vorwort

Im Jänner 2014 wurde in Zusammenarbeit mit dem VCÖ ein Round Table abgehalten. Ziel war es, gemeinsam mit Fachleuten aus Politik, Verwaltung und Forschung/Verkehrsplanung die aktuelle Situation des Mikro-ÖV und jüngste Erfahrungen mit unterschiedlichen Modellen auszuloten, eventuelle Hürden bei der Einführung für Interessierte und Gemeinden sowie Möglichkeiten zur Integration in das Gesamtverkehrssystem ausfindig zu machen.

Wichtiges Thema war dabei die Positionierung von Mikro-ÖV-Systemen als leistbare Mobilitätsalternative für spezifische Bevölkerungsgruppen. Über die naheliegenden Zielgruppen wie ältere Menschen, Kinder oder andere „Hilfsbedürftige“ hinaus, sollte aus Sicht der Teilnehmenden die Nutzung des Mikro-ÖV-Systems rasch im Mainstream der Bevölkerung ankommen. Wesentlich dabei ist, nicht nur das Angebot im Mikro-ÖV zu schaffen, sondern auch die Menschen zu motivieren, dieses zu nutzen.

In der Runde betont wurde die soziale Funktion von Mikro-ÖV: Best Practices werden zum Kommunikationszentrum, die Lenkenden zur Info-Drehscheibe, engagierte Freiwillige sorgen für Werbung und Identifikation der Bevölkerung mit „ihrem Dorfbus“. Personen, die Mikro-ÖV-Angebote zur Verfügung haben, können dadurch ihre Selbstständigkeit bewahren und eventuell länger und mit weniger Unterstützung in den eigenen vier Wänden leben. Es sollte daher frühzeitig mit Maßnahmen bei jenen Menschen angesetzt werden, die noch alle Möglichkeiten haben, mobil zu sein, damit sie, wenn später manche dieser Möglichkeiten aufgrund des Alters wegfallen, alle Optionen kennen und mit ihnen vertraut sind. So können alternative Mobilitätsformen zum eigenen Auto wahr- und angenommen werden.



Erfolgreiche Systeme zeichnen sich durch folgende Eigenschaften aus:

- Lokale Organisation und Planung mit Einbindung der Bevölkerung.
- Freiwillige wie angestellte Lenkerinnen und Lenker sind engagiert und aus der Gemeinde.
- Der Bus kommt bedarfsorientiert und fährt von Haus zu Haus, ein Fahrplanstudium ist nicht nötig. Als Ziele werden zentrale Ausstiegsstellen angefahren (Bahnhof/Haltestellen des Linienverkehrs, Gesundheitseinrichtungen, etc.).
- Der Mikro-ÖV ist ergänzender Teil des regionalen Öffentlichen Verkehrs. Es besteht die Möglichkeit des Transports zu Haltestellen des Linienverkehrs. Diese Zubringerfunktion zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln erweitert den Kreis der Nutzenden von Mikro-ÖV-Systemen.
- Das Tarifsystem ist einfach und fair. Eine Integration in Verbundtarife ist nach Möglichkeit anzustreben. Ein ergänzendes Kontingent an Taxigutscheinen kann Fahrten zu Randzeiten abdecken. Wesentlich dabei ist, dass keine Konkurrenz zu gewerblichen Unternehmen erzeugt wird, sondern eine sinnvolle Kooperation im Vordergrund steht.
- Es bestehen Kooperationen mit lokalen Partnern, zum Beispiel Nahversorgern, Tourismusbetrieben und Vereinen.
- Auch Ortsfremden oder Gelegenheitsnutzenden stehen die Mikro-ÖV-Angebote zum Beispiel für die letzte Meile in den Ort offen.

Die Ergebnisse des Round Tables sind u.a. in ein VCÖ-Factsheet eingeflossen.<sup>1</sup>

Für den Klima- und Energiefonds bedeutet dies, dass wir im Programm Mikro-ÖV-Systeme 2014 die Kooperationen mehrerer Gemeinden untereinander sowie die Nutzung von Synergien mit anderen Vereinen (etwa Essen auf Rädern, Rotes Kreuz udgl.) forcieren – wir freuen uns auf Ihre Einreichungen!



DI<sup>n</sup> Theresia Vogel  
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds



DI Ingmar Höbarth  
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

<sup>1</sup>) Mikro-ÖV kann Mobilität in Gemeinden deutlich verbessern (VCÖ-Factsheet: 2014-2), <http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/details/items/mikro-oev-kann-mobilitaet-in-gemeinden-deutlich-verbessern>

# 1. Das Wichtigste in Kürze

## 1.1. Ausgangslage und Schwerpunkte der 4. Ausschreibung

Lokale und klein(st)regionale ÖV-Systeme (Mikro-ÖV-Systeme) sollen vorhandene Defizite in der regionalen Mobilitätsversorgung insbesondere in peripheren Regionen ausgleichen und kleinräumige, flexible und nutzerInnenorientierte Alternativen anbieten, die das bestehende ÖV-Angebot ergänzen und nicht in Konkurrenz zu vorhandenen, gut funktionierenden Verkehrsangeboten stehen.

Die Orientierung am Handbuch „Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV-Systemen im ländlichen Raum“ ist erwünscht.<sup>2</sup>

Auch heuer ist Car-Sharing im ländlichen Raum Bestandteil der Ausschreibung (Gemeinden als Träger, nicht kommerzielle Systeme, sondern „soziales“ Car-Sharing).

Mit der 4. Ausschreibung werden ländliche Gemeinden angesprochen, deren Umsetzungsmaßnahmen einen Beitrag zu den folgenden Kernzielen leisten:

- Nachhaltigkeit in der Umweltwirkung
- Wirtschaftliche Tragfähigkeit
- Bedarfsorientierung
- Vernetzung und Informationsaustausch

## 1.2. Zielgruppen

Als Hauptzielgruppen werden öffentliche Bedarfsträger, kommunale Einrichtungen sowie Vereine 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. Förderquoten

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

Themenfeld	Förderquote	Minimale bzw. maximale Förderhöhe
Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme	max. 50% der Betriebskosten 1. Betriebsjahr 50% 2. Betriebsjahr 40% 3. Betriebsjahr 30%	min. 5.000,- Euro (exkl. Bonus)
Erweiterung bestehender Mikro-ÖV-Angebote	max. 50% der Betriebskosten 1. Betriebsjahr 50% 2. Betriebsjahr 40% 3. Betriebsjahr 30%	min. 5.000,- Euro (exkl. Bonus)
Grundlagenarbeiten	75% der Gesamtnettokosten	max. 40.000,- Euro

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

## 1.5. Budget

Im Rahmen der 4. Ausschreibung des Programmes **Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum** stehen max. 1 Mio. Euro an Fördermittel zur Verfügung.

## 1.6. 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!

07.05.2014	Eröffnung der 4. Ausschreibung <b>Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum 2014</b>
15. 09. 2014 12:00 Uhr	Ende Einreichfrist Stufe 1 bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) – elektronische Einreichung
26. 09. 2014	Schriftliche Information zum Ergebnis der Vorprüfung durch SCHIG mbH
13. 10. 2014 12:00 Uhr	Ende der Einreichfrist Stufe 2 bei der SCHIG mbH – schriftliche UND elektronische Einreichung
Oktober, November 2014	Evaluierung der Anträge durch ExpertInnenjury
November 2014	Jurysitzung und Vergabeempfehlung an das Präsidium des Klima- und Energiefonds
Dezember 2014	Förderungsentscheidung durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds
Jänner 2015	Bekanntgabe der Ergebnisse & Versendung Förderangebote

## 1.7. 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. Technisch-wissenschaftliche Qualität  
(Innovationsgehalt, Eignung der Methode für Umsetzung, Bezug zum Mikro-ÖV-Handbuch)
2. Qualität des Vorhabens  
(Projektplanung, Finanzierung, Projektbeteiligte)
3. Bedarfsorientierung/Einbindung NutzerInnen

## 2. Ausgangssituation, Programmausrichtung und -strategie

### 2.1. Ausgangssituation

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 Energiefonds-Programme zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Mit den Ausschreibungen 2011 bis 2013 des Programmes „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ wurde speziell für Gemeinden ein Förderangebot geschaffen, um Verbesserungen der bestehenden Mobilitäts- und Versorgungsangebote vorzubereiten bzw. umzusetzen.

Seit der ersten Ausschreibung im Jahr 2011 wurden mit einem Förderbudget von rund 2 Millionen Euro 50 Projekte aus drei Themenfeldern genehmigt. Von den 24 Grundlagenarbeiten sind gegenwärtig 12 fertiggestellt<sup>3</sup> und acht Projekte, die zunächst als Grundlagenarbeiten eingereicht worden sind, mündeten in nachfolgenden Ausschreibungen in konkrete Umsetzungsprojekte. Von den Umsetzungsprojekten sind bereits sieben Projekte im zweiten Betriebsjahr. Publizierbare Ergebnisse werden laufend auf der Website des Klima- und Energiefonds veröffentlicht und bieten Anregungen für weitere Gemeinden.

### 2.2. Programmausrichtung

Mikro-ÖV-Systeme weisen im Sinne des gegenständlichen Programmes folgende Kernmerkmale auf:

- Sie haben eine bedarfsorientierte Betriebsform (idealerweise Haus-zu-Haus).
- Sie umfassen als Bedienungsgebiet eine Gemeinde bzw. benachbarte Gemeinden. Durch Kooperationen mehrerer Gemeinden werden Synergien genutzt.
- Sie binden wichtige Ziele (z. B. Bahnhöfe, Krankenhäuser etc.) mit ein.
- Sie nutzen Synergien mit anderen Mobilitätsangeboten vor Ort (Essen auf Rädern, Rotes Kreuz udgl.), bilden Kooperationen mit regionalen Unternehmen 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. Programmstrategie und -ziele

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.

**In konsequenter Fortführung der Vorjahre gelten für die 4. Ausschreibung die folgenden 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.

<sup>3</sup>) Stand April 2014

### **Bedarfsorientierung:**

Das Mikro-ÖV-System ist bedarfsorientiert, daher werden die NutzerInnen in den Planungs- und Umsetzungsprozess nachweislich eingebunden.

### **Vernetzung und Informationsaustausch:**

Zwischen- und Endergebnisse werden im Rahmen eines Begleitprozesses der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

## **2.4. Themenfelder der 4. Ausschreibung 2014**

### **Themenfeld 1:**

#### **Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme**

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>4</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 Ausrichtung auf die Programmziele ist ein wesentlicher Beitrag zu einer positiven Bewertung der Einreichungen. Die Finanzierung für dieses Themenfeld umfasst maximal drei Betriebsjahre.

### **Themenfeld 2:**

#### **Erweiterung bestehender Mikro-ÖV-Angebote**

Das zweite Themenfeld eignet sich für Gemeindegebiete, in denen bereits Mikro-ÖV-Lösungen vorhanden sind, die optimiert werden können. 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 udgl.
- zeitlich: z. B. Erweiterung der Betriebszeiten
- räumlich: z. B. Ausweitung des Bedienungsgebietes
- organisatorisch: Integration von Freiwilligkeit, andere Organisationsstruktur udgl.

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 Ausrichtung auf die Programmziele ist ein wesentlicher Beitrag zu einer positiven Bewertung der Einreichungen. Die Finanzierung für Erweiterungen umfasst ebenfalls maximal drei Betriebsjahre.

### **Themenfeld 3:**

#### **Grundlagenarbeiten**

Eingereichte Grundlagenarbeiten müssen klar auf eine mögliche Umsetzung ausgerichtet sein. Bearbeitet werden können 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>4</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. Administrative Hinweise zur Ausschreibung

### 3.1. Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

Antragsberechtigt sind:

- Gebietskörperschaften auf Landes- und Gemeindeebene
- Zusammenschluss mehrerer Gebietskörperschaften (z.B. Gemeindeverbände, Regionalverbände)
- kommunale Gesellschaften
- Vereine

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

**Diese Unterstützungserklärung ist verpflichtend im Zuge der Einreichung beizubringen, andernfalls wird der Antrag aus formalen Gründen abgelehnt.**

### 3.2. Budget

Im Rahmen der 4. Ausschreibung des Programmes **Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum 2014** stehen max. 1 Mio. Euro an Fördermittel zur Verfügung.

### 3.3. Förderquoten, Fördersummen, Umsetzungszeitraum

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

Themenfeld	Förderquote	Minimale bzw. maximale Förderhöhe
Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme	max. 50% der Betriebskosten 1. Betriebsjahr 50% 2. Betriebsjahr 40% 3. Betriebsjahr 30%	min. 5.000,- Euro (exkl. Bonus)
Erweiterung bestehender Mikro-ÖV-Angebote	max. 50% der Betriebskosten 1. Betriebsjahr 50% 2. Betriebsjahr 40% 3. Betriebsjahr 30%	min. 5.000,- Euro (exkl. Bonus)
Grundlagenarbeiten	75% der Gesamtnettokosten	max. 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 von der ExpertInnenjury vorgeschlagen und durch die vom Klima- und Energiefonds beauftragte „Wissenschaftliche Begleitung von Mikro-ÖV-Projekten“ einmal pro Betriebsjahr geprüft.



### 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) udgl..

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.

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

**Frühestmöglicher** Anrechenbarkeitsstichtag von Projektkosten ist der Tag der Projekteinreichung (Stichtag der 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.

Die Gesamtfinanzierung des Projektes muss bei Antragstellung durch entsprechende Finanzierungszusagen von Ländern, Gemeinden oder Dritten (z.B. durch Gemeinderatsbeschluss) gesichert sein. Die Nichtvorlage derartiger Nachweise wird als Formalfehler betrachtet und führt zur Ablehnung des eingereichten Projektes. Der Anteil an Bundesmitteln darf insgesamt 50% nicht überschreiten.

Für weitere Details wird auf das Excel-Sheet „MikroÖEV\_4AS\_Berechnung\_Förderung\_v1 0.xlsx“ 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.

### 3.5. Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen bei Grundlagenarbeiten (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 in der Einreichung dargestellten Leistungskennzahlen sowie die Bezugnahme auf das Mikro-ÖV-Handbuch.

##### 2. Qualität des Vorhabens

(Projektplanung, Finanzierung, Realisierungsnähe, ökonomische Nachhaltigkeit)  
Bewertet werden die Projektplanung (Vollständigkeit, Nachvollziehbarkeit), die Angemessenheit der Finanzplanung, die Realisierungsnähe 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. Technisch-wissenschaftliche Qualität

(Innovationsgehalt, Eignung der Methode für Umsetzung, Bezug zum Mikro-ÖV-Handbuch)  
Bewertet werden der Innovationsgehalt (Verbesserung bestehender Lösungen, Neuheit), die Eignung der geplanten Methode/n für die Umsetzung sowie der Bezug zum Mikro-ÖV-Handbuch.

##### 2. Qualität des Vorhabens

(Projektplanung, Finanzierung, Projektbeteiligte)  
Bewertet werden die Projektplanung (Vollständigkeit, Nachvollziehbarkeit) und die Angemessenheit der Finanzplanung. Ist durch das Projekt ein Innovationsgehalt (Verbesserung bestehender Lösungen, Neuheit, Kooperationen etc.) gewährleistet? Sind die beteiligten Projektpartner für die Durchführung geeignet?

##### 3. Bedarfsorientierung/Einbindung NutzerInnen

Bewertet wird, ob die Grundlagenarbeiten bedarfsorientiert ausgerichtet werden bzw. ob potenzielle NutzerInnen in den Prozess nachweislich eingebunden werden sollen.

Es kommt folgendes Gewichtungsschema zur Anwendung:

Kriterium	Themenfelder 1, 2 und 3
Relevanz des Vorhabens/Technisch-wissenschaftliche Qualität	40
Qualität des Vorhabens	30
Bedarfsorientierung/Einbindung NutzerInnen	30
<b>Summe</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:

- Effizienzsteigerung des bestehenden Gesamtverkehrsangebots: 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.

- 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“).

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 Projekt-evaluierung 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 „MikroÖEV\_4AS\_Berechnung\_Förderung\_v1 0.xlsx“**

### 3.9. 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.

### 3.10. 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.

## 4. Ablauf

Im Vorfeld der Einreichung kann durch die Antragsteller das Beratungsangebot genutzt werden – siehe auch Kapitel 5.2..

### 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:

<http://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/klimafondsnummer-beantragen/>

Dies ist ab **7. Mai 2014** 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 und 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 „MikroOEV\_4AS\_Berechnung\_Förderung\_v1 0.xlsx“) auszufüllen und fristgerecht zu übermitteln. Die Einreichfrist der ersten Stufe endet am **15. 09. 2014, 12:00 Uhr** und 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 **26. 09. 2014** erhalten die Antragsteller von der SCHIG mbH eine schriftliche Information zum Ergebnis der Vorprüfung im Rahmen der Stufe 1.

#### 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 „MikroOEV\_4AS\_Berechnung\_Förderung\_v1 0.xlsx“) 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 von der Abwicklungsstelle

Einreichung	Dokument	Download	Übermittlung	Einreichfrist
Stufe 1	Antragsformular Angaben zur Finanzierung	<a href="http://www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/mikro-oev4/">http://www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/mikro-oev4/</a>	elektronisch	15. 09. 2014 12:00 Uhr
Stufe 2	Antragsformular Angaben zur Finanzierung ggfs. Unterstützungserklärung Land/Gemeinde Bestätigung Absolvierung Stufe 1	<a href="http://www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/mikro-oev4/">http://www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/mikro-oev4/</a>	elektronisch UND schriftlich (bei der schriftlichen Übermittlung gilt das Datum des Poststempels)	13. 10. 2014 12:00 Uhr

**Anträge, die nicht vollständig sowohl im Original als auch elektronisch bis zum Einreichschluss übermittelt worden sind und für die keine Bestätigung der Absolvierung der Stufe 1 durch die Abwicklungsstelle vorliegt, 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 2014. Weitere Informationen, die Dokumentation sowie Mustervorlagen für Mikro-ÖV 2014 sind online abrufbar unter:

[www.klimafonds.gv.at/foerderungen/richtlinien-fuerfoerderwerbende/berichtswesen-oeffentlichkeitsarbeit](http://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/richtlinien-fuerfoerderwerbende/berichtswesen-oeffentlichkeitsarbeit)

Bei Maßnahmen zu Kommunikation & Information sind die entsprechenden Belege (Folder, Publikationen, Plakate udgl.) sowohl als Belegexemplare als auch als digitale Files an den Klima- und Energiefonds zu liefern. Informationen auf Webseiten sind ebenfalls bekannt zu geben.

## 5. Kontakte & Beratung

### 5.1. Programmauftrag und -verantwortung

Der Klima- und Energiefonds fungiert als Programmauftraggeber und trägt die Programmverantwortung. Kernaufgaben sind die Programmsteuerung sowie das strategische Programm-Management.

#### Klima- und Energiefonds

Gumpendorfer Straße 5/22,  
1060 Wien  
Telefon: 01 585 03 90-DW  
Fax: 01 585 03 90-11  
www.klimafonds.gv.at

#### Kontaktperson:

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

Tel.: 01 585 03 90-27

E-Mail: daniela.kain@klimafonds.gv.at

### 5.2. Programmabwicklung & Beratung

Der Klima- und Energiefonds hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (kurz SCHIG mbH) mit Beratungs- und Informationsaktivitäten für das Programm

#### Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum 2014

beauftragt. Der SCHIG mbH obliegt damit die Programmabwicklung der 4. Ausschreibung. Die Leistungen liegen in der inhaltlichen und thematischen Beratung potenzieller AntragstellerInnen, der operativen Abwicklung der Ausschreibung inkl. der Organisation der Evaluierung durch eine (inter) nationale ExpertInnenjury, sowie der Vertragserrichtungen und Finanzabwicklung.

#### Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

Lassallestraße 9b,  
1020 Wien  
Telefon: 01 812 73 43-DW  
Fax: 01 812 73 43-1300  
E-Mail: kli.en@schig.com  
www.schig.com

#### Kontaktpersonen:

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

Tel.: 01 812 73 43-1314

**Mag. Rudolf Sebastnik**

Tel.: 01 812 73 43-1406

E-Mail: kli.en@schig.com



## Impressum

**Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:**

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

**Redaktion:**

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

**Gestaltung und Cover:**

Mick Muth Grafik Design

**Programmabwicklung:**

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

**Herstellungsort:**

Wien, Mai 2014

