



## Leitfaden

Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans –  
4. Ausschreibung 2014

## Dynamische Mobilitätsdaten und multimodales Verkehrsmanagement

Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds  
der österreichischen Bundesregierung

Wien, Dezember 2014

# Vorwort

Der Maßnahmenkatalog des österreichischen IVS-Aktionsplans wurde plangemäß erstmals überarbeitet. Seit seiner Erstveröffentlichung im Jahr 2011 konnten konkrete Umsetzungserfolge aller definierten Maßnahmen in Höhe von 80% erzielt werden. Hier hat der Klima- und Energiefonds mit seinen Ausschreibungen 2011 bis 2013 einen bedeutenden Beitrag zur Zielerreichung geleistet.

Der IVS-Maßnahmenkatalog 2014<sup>1</sup> enthält jene Thematiken, die bis 2017 durch die öffentliche Hand stimulierte werden müssen, um positive Entwicklungen im Bereich IVS fortführen zu können. Auf das Bereitstellen flächendeckender und multimodaler Verkehrsinformationen unter intensiver Einbeziehung innovativer Mobilitätskonzepte wird weiterhin ein Fokus gelegt.

Mit Projekten wie der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) oder der Graphenintegrationsplattform (GIP) wurde auf nationaler Ebene bereits ein Gegengewicht zu Insellösungen geschaffen. Aus derartigen Kooperationen können aber auch Synergien für die EndnutzerInnen entstehen, die gleichzeitig einen Mehrwert von IVS für eine breite Öffentlichkeit sichtbar machen und die Vorreiterrolle Österreichs im europäischen Vergleich bestätigen.

Die Implementierung einer österreichweiten Verkehrsauskunft hat aus Sicht des Klima- und Energiefonds neben dem gesteigerten Komfort für die NutzerInnen auch die Reduktion der Treibhausgasemissionen als Ziel, die durch eine Veränderung des Modal Splits hervorgerufen werden soll. Forschungsprojekte wie „ITS Works“ zeigen, dass multimodale Verkehrsinformationssysteme einen Beitrag zur Förderung von nachhaltiger Mobilität liefern können<sup>2</sup>.

Neben der Verlagerung der Verkehrsmittel spielt aber auch die Effizienz des Verkehrs eine wichtige Rolle bei der Einsparung von Treibhausgasemissionen. Dabei zeigt sich, dass dafür neben statischen Daten zur Verkehrsnachfrage auch Echtzeitverkehrsdaten wichtig sind<sup>3</sup>. Neben den stationären Anlagen spielen hier Floating Car Data (FCD) für die flächendeckende Echtzeiterfassung des Verkehrszustandes eine große Rolle. In diesem Bereich konnte, mit den erfolgreichen, wichtige Grundlagendaten integrierenden Aktivitäten im Rahmen früherer IVS-Projekte des Klima- und Energiefonds wie FCD-Modellregion und ITS Austria West, die Möglichkeit der Echtzeiterfassung von Verkehrszuständen zur Berechnung der Verkehrslage untersucht werden. Die Ergebnisse sind vielversprechend.

Im diesjährigen Themenfeld „Dynamische Mobilitätsdaten und multimodales Verkehrsmanagement“ investiert der Klimafonds in weitere Umsetzungsschritte, um mit realen Verkehrsdaten das Gesamtverkehrssystem sicherer, effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Bemühungen und Kompetenzen der österreichischen Akteure sollen hier konzentriert werden und in eine mehrjährige, gemeinsame Pilotphase der Sammlung, Verarbeitung und nutzergerechten Bereitstellung dynamischer Mobilitätsdaten münden.

Wir freuen uns auf Ihr Umsetzungsprojekt!



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



DI Ingmar Höbarth  
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

<sup>1</sup> Download unter: <http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/gesamtverkehr/ivsmassnahmen2014.html>

<sup>2</sup> „Die Wirkungen von multimodalen Verkehrsinformationssystemen“ – Dezember 2010 – ITSworks Team Download unter: <http://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=594&lang=de&browse=programm>

<sup>3</sup> Mostofa Kamal Nasir, Rafidah Md Noor, M. A. Kalam, and B. M. Masum, „Reduction of Fuel Consumption and Exhaust Pollutant Using Intelligent Transport Systems“, The Scientific World Journal, vol. 2014, Article ID 836375, 13 pages, 2014.

# 1. Ziele und Inhalte

## 1.1. Ausgangssituation

Seit 2009 unterstützt der Klima- und Energiefonds Projekte im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme. Dadurch wurden in den letzten Jahren Grundlagen geschaffen, aber auch erste Umsetzungen für Mobilitätsinformationen getestet.

Bereits im Dezember 2008 veröffentlichte die europäische Kommission den ITS Action Plan und in weiterer Folge, zur Umsetzung dieses Plans, die ITS Richtlinie. Als Reaktion darauf entwickelte Österreich den österreichischen IVS-Aktionsplan zur Umsetzung der europäischen Vorgaben auf nationaler Ebene. Auf den Maßnahmen dieses IVS-Aktionsplans aufbauend, wurden vom Klima- und Energiefonds bereits zwei Projektbündel gefördert: die Graphenintegrationsplattform (GIP) und die Verkehrsauskunft Österreich (VAO).

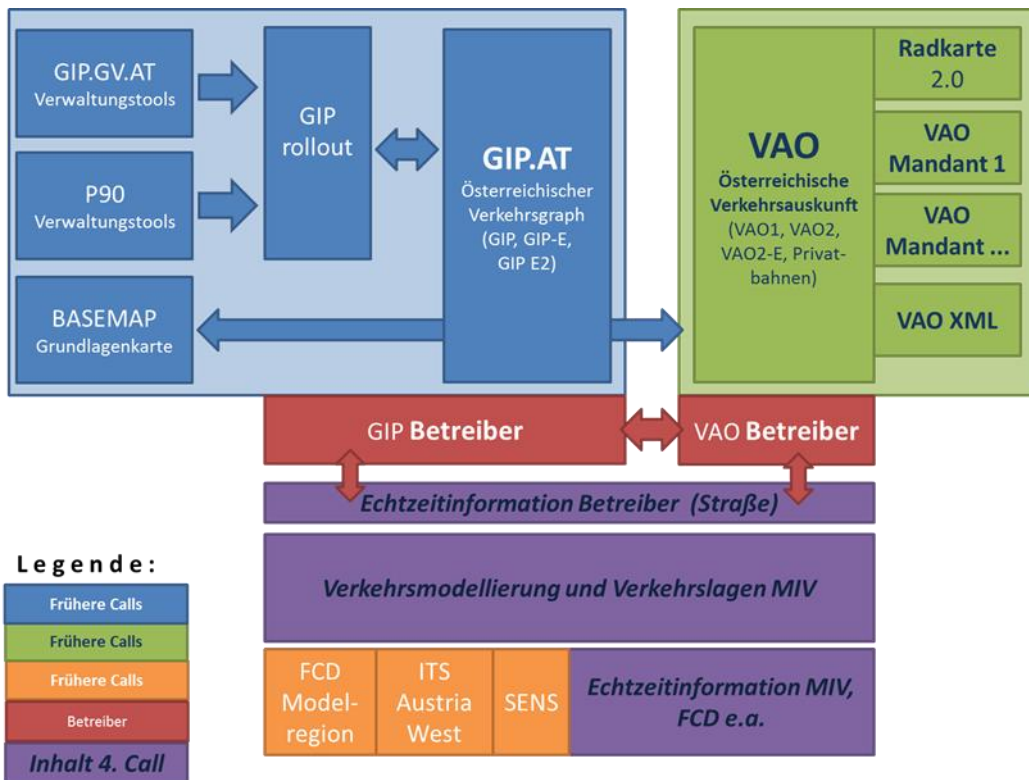
### Graphenintegrationsplattform (GIP)

Die GIP, im nationalen IVS-Gesetz (IVS-G) als digitaler Verkehrsgraph der öffentlichen Hand für ganz Österreich definiert, umfasst alle Verkehrsmittel (Öffentlicher Verkehr, Radfahren, zu Fuß gehen, Autoverkehr). Durch die Zusammenführung verschiedener Datenbanken und Geoinformationssysteme, mit denen im öffentlichen Sektor Verkehrsinfrastruktur erfasst und verwaltet werden, ist die GIP aktueller und detaillierter als bisherige Graphen. Derzeit läuft die Plattform in einem interimistischen Betrieb, der 2015 in den Regelbetrieb übergeleitet werden soll.

### Verkehrsauskunft Österreich (VAO)

Die VAO ist eine intermodale Verkehrsauskunft (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehre), die ebenfalls 2015 in den Regelbetrieb übergeleitet werden soll. Derzeit werden die Routinginformationen aus Fahrplänen, Straßennetz, Verkehrsmeldungen und Verkehrslage inkl. Prognose generiert. Um die VAO noch attraktiver und zu gestalten, wird gegenwärtig im Projekt VAO Phase II die Einbindung von Echtzeitinformationen des Öffentlichen Verkehrs vorangetrieben.

Der Fokus der gegenständlichen Ausschreibung liegt auf dem Straßenverkehr. Für ein optimales Routing werden neben einem Netzgraph und Fahrplänen bzw. Echtzeitinformationen des ÖV auch aktuelle Verkehrslageinformationen benötigt, um dadurch mit verbesserter Information eine Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes (nichtmotorisierter Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr) zu ermöglichen. Die VAO verfügt derzeit noch über keine flächendeckende Abbildung der aktuellen Verkehrslage auf der Straße. Für diese Erfassung wurden unterschiedliche Ansätze entwickelt und getestet. Hervorzuheben sind hier die Ergebnisse im Bereich der Erfassung der Verkehrslage mittels Floating Car Data (FCD) aus den Projekten FCD Modellregion Salzburg und ITS Austria West (ITS AW), die im Rahmen früherer Ausschreibungen des Klima- und Energiefonds gefördert worden sind.



**Abbildung 1: IVS-Projekte des Klima und Energiefonds im Gesamt-Kontext**

Aufbauend auf diesen Ergebnissen und eingebunden in den seit 2009 gewachsenen und sehr erfolgreichen „Cluster“ von IVS-Anwendungen der öffentlichen Hände (in Kooperation mit den Verkehrsverbänden und Infrastrukturbetreibern) soll das Themenfeld „Dynamische Mobilitätsdaten und multimodales Verkehrsmanagement“ den abschließenden Puzzlestein eines umfassenden österreichischen IVS-Systems bilden.

Das Problem der Erfassung der Verkehrslage mittels FCD ist zum einen, dass die Durchdringung der Ausstattung von Fahrzeugen mit FCD-Einheiten (bzw. die Möglichkeit, als „öffentliche Hand“ die dort generierten Daten für Verkehrsmanagementzwecke nutzbar zu machen) noch zu gering ist, um die gewünschte Datenqualität für zeitnahe und zuverlässige KundInneninformation und für Verkehrssteuerungszwecke zu gewährleisten. Zum anderen erschwert das institutionelle Umfeld derzeit ein österreichweit standardisiertes Vorgehen bei der Erfassung und Verarbeitung von FCD Daten. Hier sind – unter Abwägung der Vor- und Nachteile – gemeinschaftlich getragene Lösungen zu suchen.

## 1.2. Ziele und Inhalte des Themenfeldes

Unter Bezugnahme auf den Maßnahmenkatalog 2014 des IVS-Aktionsplanes des bmvit und unter systemischer Einbindung der Betreiber von GIP und VAO werden die folgenden Ziele adressiert:

- Erarbeitung eines zwischen Bund, Ländern und Infrastrukturbetreibern abgestimmten **Rolloutplanes** zur Generierung einer österreichweiten Verkehrslage im MIV auf den GIP Functional Road Classes 0-4.
- Implementierung eines „**Mobilitätskompetenzzentrums Österreich**“<sup>4</sup> unter bestmöglicher Nutzung existenter Ressourcen von Gebietskörperschaften und Infrastrukturbetreibern.
- **Start der Umsetzung** des bundesweiten Rollouts mit einheitlichen Standards im Echtzeitinformationsbereich auf Basis fahrzeugbasierter Daten und der umgesetzten Online-Modelle und mehrjähriger **Pilotierungsphase (mindestens 3 Jahre)**, in Rahmen derer Services im Bereich multimodales Verkehrsmanagement aufgebaut und getestet werden sollen.

<sup>4</sup> Anmerkung: Mit der Verwendung des Begriffes „Mobilitätskompetenzzentrum“ soll keineswegs die Schaffung einer neuen Institution gedanklich vorweggenommen werden. Wie eine zweckmäßige und sparsame institutionelle Abbildung der Aufgaben aussehen kann, ist im Rahmen der Konzepterstellung zu prüfen und abschließend zu klären. Hier wird ein rechtlich und finanziell abgestimmter Vorschlag erwartet.

- **Kurz-, Mittel- und Langfristprognose** auf Basis der erhobenen Daten bzw. der österreichweiten Verkehrslage.

Diesen Zielen werden folgende Inhalte und Anforderungen zugeordnet:

- **Analyse der zu erhebenden Daten:**
  - Übersicht über den Nutzen der zu erhebenden Daten: Wem nutzen sie? Welche Möglichkeiten (Services) werden dadurch geschaffen?
  - Darstellung über die Anforderungen an Mobilitätsdaten aus Sicht eines Mobilitätskompetenzzentrums in Kombination mit der Übersicht über die Anforderungen an Daten aus weiteren Quellen (z.B. Sensorik, Wetterdaten), die mit Floating Car Data verschnitten werden.
- **Qualität der Daten (unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Analyse):**
  - Methodik zur Messung von Datenqualität im Bereich FCD. Insbesondere die Frage der räumlichen Durchdringung (erforderliche Anzahl der Fahrzeuge, die FCD Daten bereitstellen, um auf Basis der in weiterer Folge eingesetzten Modelle zu validen Aussagen zur Verkehrslage zu kommen) muss untersucht werden.
  - Klare Definition der Schnittstellen des Mobilitätskompetenzzentrums Österreich zu GIP und VAO.
  - Sicherstellung einer bundesweit möglichst einheitlichen Verkehrslageberechnung und -darstellung.
- **Räumliche Ausprägung:**
  - Bundesweite Erfassung der Verkehrslagedaten (Functional Road Classes 0-4 gemäß GIP Standard).
- **Nutzung der gewonnenen Daten und geschaffenen Strukturen im Rahmen eines österreichweit abgestimmten multimodalen Verkehrsmanagements:**
  - Konzept zur Schaffung neuer bzw. verbesserter KundInnenservices (z.B. „Add-Ons“ zur VAO) unter besonderer Berücksichtigung der Fragestellung, welche der Services von der öffentlichen Hand bereitzustellen sind und welche durch Private auf Basis der öffentlich bereitgestellten Daten und Services zu erbringen sind?
- **Organisatorische Fragestellungen:**
  - Aufzeigen der institutionellen Möglichkeiten eines zentralen bzw. dezentralen Betriebes eines „Mobilitätskompetenzzentrums Österreich“.
  - Definition der Aufgaben, des Ressourcenbedarfes und des Nutzens, welchen ein derartiges Mobilitätskompetenzzentrum für unterschiedliche Akteure hat.
  - Übersicht über die Art sowie den zeitlichen Rahmen der Beschaffung von Floating Car Data.
- **Wirtschaftliche Fragestellungen:**
  - Übersicht über die zu erwartenden jährlich anfallenden Kosten des Mobilitätskompetenzzentrums.
  - Übersicht über die zu erwartenden anfallenden Kosten für die Beschaffung von FCD-Daten.
- **Rechtliche Fragestellungen:**
  - Klärung von Rechtsfragen (Datennutzung, Datenschutz).
  - Sicherstellung der Nutzung der generierten Verkehrslage in definierter Qualität durch Behörden und Mobilitätsdienstleister.

## Nicht-Inhalte

- (Neu)Entwicklung von FCD-Hardware
- Investitionen in stationäre Sensorik der Functional Road Classes größer oder gleich 2

## 2. Administrative Hinweise zur Ausschreibung

### 2.1. Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

- Gebietskörperschaften auf Landes- und Gemeindeebene
- Österreichische Verkehrsinfrastrukturbetreiber
- Unternehmen, die sich im Zuge der ITS-Richtlinie der Europäischen Kommission bzw. des IVS-Gesetzes als öffentlicher Servicebetreiber deklarieren

Unternehmen, Systemlieferanten und andere privatrechtlich organisierten Einheiten, welche nicht mehrheitlich im Eigentum öffentlicher Hände stehen, sind nicht antragsberechtigt. Eine Beteiligung (indirekte Förderung) derartiger Akteure ist durch die öffentlichen Projektpartner unter Einhaltung der gültigen ver-gaberechtlichen Möglichkeiten als Lieferant oder Drittleister möglich.

### 2.2. Zeitplan

3. Dezember 2014	Öffnung der 4. Ausschreibung <i>Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans</i>
27. Februar 2015	<b>Ende der Einreichfrist Stufe 1</b> für Projektanträge bei der SCHIG mbH – schriftliche UND elektronische Einreichung
Anfang März 2015	Formalprüfung durch SCHIG mbH
6. März 2015	Schriftliche Information zum Ergebnis der Formalprüfung durch SCHIG mbH
Mitte – Ende März 2015	Präsentation durch die Förderwerber im Rahmen eines Hearings & Bewertung durch eine international besetzte Jury
1. April 2015	Zustellung des Anforderungskataloges für Stufe 2
April / Mai 2015	Überarbeitung der Projektanträge durch die Förderwerber
22. Mai 2015	<b>Ende der Einreichfrist Stufe 2</b> für Projektanträge bei der SCHIG mbH – schriftliche UND elektronische Einreichung
Juni 2015	Bewertung der Anträge Stufe 2 durch die Jury & Empfehlung an das Präsidium des Klima- und Energiefonds
Juli 2015	Präsidiumsentscheidung und Mitteilung an die Förderwerber

### 2.3. Budget

Im Rahmen der 4. Ausschreibung des Programms *Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans 2014* stehen max. Euro 8 Mio. an Fördermitteln zur Verfügung.

### 2.4. Projektarten, Förderquoten

Im Rahmen der gegenständlichen Ausschreibung wird **ein Projekt** (Umsetzungsplanung und Pilotierungsphase von mindestens 3 Jahren) gefördert.

Die Förderung erfolgt in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses zu Projektkosten in einem Maximalausmaß von 50%.

Der Förderanteil des Bundes darf insgesamt 50% nicht überschreiten.

## 2.5. Anerkennbare Kosten und Anerkennungsstichtag

Anerkennbar (förderbar) sind Eigenleistungen der Projektpartner, die grundsätzlich für die Durchführung des genehmigten Projektvorhabens nötig sind, sofern sie in der Höhe angemessen sind. Dies sind:

**Personalaufwand und Gemeinkosten:** Gemeinkosten in Form eines Zuschlagsatzes von max. 30 % auf den Personalaufwand; im Falle höherer Gemeinkosten sind die entsprechenden Kalkulationsgrundlagen offen zu legen und die Höhe der Gemeinkosten durch einen Wirtschaftsprüfer zu bestätigen. Nicht förderbar im Kontext der Gemeinkosten sind etwaige Gewinnkomponenten, Finanzierungskosten, allgemeine Akquisitions- und PR-Aktivitäten der Institution bzw. des Unternehmens.

**Sachkosten:** z.B. Rechnungen von Dritteleistern, Anschaffung geringwertiger Wirtschaftsgüter (Anschaffungswert < 500,00 Euro), Reisekosten, Cateringkosten im Rahmen von Veranstaltungen. **Bewirtschaftungsrechnungen sind nicht förderbar.**

**Investitionskosten:** Gefördert werden die Anschaffungskosten gemäß Lieferantenrechnung abzüglich etwaiger (ausgenutzter) Skonti in Form eines nicht-rückzahlbaren Zuschusses.

Frühestmöglicher Stichtag für die Anerkennbarkeit von Projektkosten ist gem. ARR 2014 das Datum der Projekteinreichung bei der Abwicklungsstelle.

In Fällen von Dritteleistungen und/oder Zulieferungen durch Dritte gilt der Leistungszeitraum bzw. das Lieferdatum, nicht das Rechnungsdatum.

## 2.6. Informationen zu Vorarbeiten

Folgende Vorarbeiten aus abgeschlossenen und laufenden IVS Projekten des Klima- und Energiefonds sind im Kontext dieser Ausschreibung zu berücksichtigen:

### Projekte VAO Phase 1, VAO Phase 2, VAO Extension:

Projekthomepage: <http://www.verkehrsauskunft.at/>

Ansprechpartner: DI Martin Müllner, ASFINAG; E-Mail: [Martin.Muellner@asfinag.at](mailto:Martin.Muellner@asfinag.at)

### Projekte GIP.at, GIP.GV.AT, GIP Erweiterung, GIP Erweiterung 2, GIP Rollout

Projekthomepage: <http://www.gip.gv.at/>

Ansprechpartner: DI Christoph Westhauser, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung;

E-Mail: [christoph.westhauser@noel.gv.at](mailto:christoph.westhauser@noel.gv.at)

### Projekte FCD Modellregion Salzburg, ITS Austria West

Projekthomepage: <http://www.its-austriawest.at/>

Ansprechpartner: Dr. Karl Rehrl, Salzburg Research; E-Mail: [karl.rehrl@salzburgresearch.at](mailto:karl.rehrl@salzburgresearch.at)

## 2.7. Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung

Eingereichte Projekte werden auf Basis der folgenden Kriterien und Leitfragen beurteilt:

### Qualität des Vorhabens

- ✓ Ist die Projektplanung hinsichtlich Leistungen, Zeit, Kosten und Ressourcen vollständig und nachvollziehbar?
- ✓ Sind im Projektplan klar abgrenzbare Meilensteine definiert, welche auch die Eignung für Stop/Go Entscheidungen aufweisen?
- ✓ Sind die Projektergebnisse der Projektphasen klar dargestellt?
- ✓ Sind die Rollen und Aufgaben der am Projekt beteiligten PartnerInnen klar dargelegt und nachvollziehbar?
- ✓ Sind die Schnittstellen zu VAO und GIP-Betrieb dargelegt?
- ✓ Ist die Finanzplanung angemessen und plausibel (Details siehe auch Kapitel 2.10, Abschnitt Kostenplanung)?

## Eignung FörderungswerberInnen / Projektbeteiligte

- ✓ Verfügt der/die FörderwerberIn / das Konsortium über ausreichendes Potenzial zur Realisierung des Projekts? Sind alle PartnerInnen, die für die Umsetzung des Projekts notwendig sind, im Konsortium vertreten?
- ✓ Sind ausreichende Kompetenzen bei FörderwerberInnen / Konsortium vorhanden? Liegen entsprechende Referenzen vor?

## Nachhaltige Nutzung

- ✓ Enthält das Projekt Maßnahmen zur Sicherung der nachhaltigen Nutzung?

Es kommt folgendes Gewichtungsschema zur Anwendung:

	Kriterium	Max. Punkte
1	Qualität des Vorhabens	60
2	Eignung FörderungswerberInnen / Projektbeteiligte	20
3	Nachhaltige Nutzung	20
	<b>Summe</b>	<b>100</b>

## 2.8. Rechtsgrundlagen

### IVS Richtlinie

RICHTLINIE 2010/40/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, sowie die von der Europäischen Kommission auf Basis der Richtlinie angenommenen Spezifikationen.

### IVS Gesetz 2012

Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G, BGBl. I Nr. 38/2013)

### ÖPNRV-G 1999

„Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs“ (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999), BGBl. I 204/99 idGF.)

### ARR 2014

Geltung haben die Bestimmungen zur Gewährung von Förderungen der ARR2014.

## 2.9. Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte der Projektergebnisse liegen beim Projektträger. Entsprechende Vereinbarungen hinsichtlich der Nutzungs- und Eigentumsrechte nach Beendigung des Projektes werden im Rahmen der Fördervertragsverhandlungen fixiert.

## 2.10. Ergänzende Vorgaben und Hinweise

### Kostenplanung

Die Förderwerbenden werden aufgefordert, die Projektkalkulation mindestens auf der Ebene von Arbeitspaketen (bei Bedarf weitere Unterteilung in Subtasks) wie folgt abzubilden:

- Kostendarstellung getrennt für jeden einzelnen Projektpartner, des Weiteren getrennt in die Kategorien Personal-, Sach- und Investitionskosten.
- Einzelpositionen dürfen einen Wert von 50.000,00 Euro nur in begründeten Ausnahmefällen überschreiten.



## Angabe von weiteren geförderten Projekten

Es existiert eine Verpflichtung zur Angabe von weiteren Förderungen zum eingereichten Projekt: Hier hat eine detaillierte und umfassende Darlegung ALLER öffentlichen Mittel seitens der EU, der Bundesländer, Kommunen oder österreichischen Programme zum gegenständlich eingereichten Projekt zu erfolgen.

Der Antragsteller hat mittels **Eigenerklärung** zu bestätigen, dass für die im Rahmen des vorgelegten Projektantrags zur Förderung eingereichten Aktivitäten keine weiteren **Bundesförderungen** in Anspruch genommen werden/wurden, die (bei einer gegebenenfalls unter 50% liegenden Förderquote des Klima- und Energiefonds) kumuliert zu einer Überschreitung von 50% an Bundesmitteln führen.

Da die vom Klima- und Energiefonds verwendeten Budgetmittel rein nationaler Herkunft sind, ist die Nutzung dieser Finanzmittel im Kontext von **EU-Förderprojekten** (als nationaler Finanzierungsanteil) explizit gestattet.

Es ist – falls zutreffend – jedenfalls eine klare Abgrenzung des gegenständlichen Projekts zu abgeschlossenen, laufenden bzw. beantragten Projekten vorzunehmen und der über derartige Vorgängerprojekte hinausgehende Zusatznutzen nachzuweisen.

Wird im Antrag auf Studien oder sonstige Vorarbeiten verwiesen, sind diese dem finalen Antrag beizulegen.

## Verpflichtung zur Zusammenarbeit

Der Fördernehmer erklärt sich bereit, mit der SCHIG mbH und dem Klima- und Energiefonds zusammenzuarbeiten. Diese Kooperation betrifft insbesondere PR-Aktivitäten (zur Verfügung stellen von Inhalten und Bildmaterial für Präsentationen in verschiedensten Medien), Disseminationsaktivitäten (insbesondere die Teilnahme an Workshops etc.) und die Vernetzung und Zusammenarbeit mit anderen geförderten Projekten.

Über eigene, mit diesem Projekt in Zusammenhang stehende Aktivitäten, wie z.B. Veröffentlichungen, öffentliche Auftritte auf Veranstaltungen sowie eigene Vernetzungsaktivitäten mit anderen ProjektnehmerInnen ist mit dem Klima- und Energiefonds und der SCHIG mbH Einvernehmen herzustellen.

## 3. Ablauf

Aufgrund der erwarteten Größe und Komplexität der Projekteinreichung(en) ist ein zweistufiges Verfahren vorgesehen.

### 3.1. Zur Einreichung erforderliche Dokumente

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

Für die gegenständliche Ausschreibung sind folgende Dokumente bzw. Informationen für die Einreichung (schriftlich UND elektronisch) erforderlich:

- Antragsformular für Projektanträge (per Download als .pdf)
- Kalkulationsblatt Projektkosten (per Download als .xls)

Die oben genannten Dokumente stehen auf der Homepage der SCHIG mbH zum Download bereit:

<http://www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/ivs-call-2014/>

### 3.2. Einreichung Stufe 1

#### Klimafondsnummer beantragen

Als erster Schritt zur Einreichung muss auf der Homepage des Klima- und Energiefonds die Klimafondsnummer beantragt werden: <http://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/klimafondsnummer-beantragen/>

#### Übermittlung der Antrags-Dokumente Stufe 1

Die vollständigen Förderungsanträge sind an die vom Klima- und Energiefonds beauftragte Abwicklungsstelle SCHIG mbH zu übermitteln.

Die Einreichung muss **elektronisch UND schriftlich** erfolgen:

**Übermittlung per E-Mail elektronisch an**  
[KLI.EN@schig.com](mailto:KLI.EN@schig.com)

**Übermittlung im Original (Hardcopy) an**  
SCHIG mbH  
c/o Abwicklungsstelle Klima- und Energiefonds  
Lassallestraße 9b, 1020 Wien

#### Einreichfrist Stufe 1

Einreichschluss für die elektronische und schriftliche Übermittlung der Stufe 1 ist der **27. Februar 2015, 12:00 Uhr**. Im Rahmen der Übermittlung der Originalantragsunterlagen gilt das Datum des Poststempels. Bei Übergabe durch BotInnen bzw. persönlich gilt (ebenso wie die Einreichung per E-Mail) die Deadline 12:00 Uhr.

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

**Ein bis zum Ende der Einreichfrist nur teilweise eingereichter Förderungsantrag gilt als unvollständig, eine Nachreichung (auch von einzelnen Antragsteilen) ist nicht möglich!**

#### Projektauswahl Stufe 1

Zunächst werden die Einreichungen von der Abwicklungsstelle auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die AntragstellerInnen werden auf behebbare Mängel hingewiesen und deren Korrektur nachgefordert, oder es wird ein Ausschluss aus formalen Gründen bekannt gegeben.

Im Rahmen eines Hearings präsentieren die AntragstellerInnen ihre Projektvorschläge und gehen auf Fragen einer international besetzten Fachjury ein.

Im Anschluss an das Hearing erfolgt die fachliche Evaluierung nach den unter Kapitel 2.7 erläuterten Bewertungskriterien durch die Jury. Im Rahmen dieser Jurysitzung wird ein Anforderungskatalog formuliert, welcher bei der Einreichung in der Stufe 2 entsprechend zu berücksichtigen ist.

### 3.3. Einreichung Stufe 2 und Förderentscheidung

Die EinreicherInnen positiv bewerteter Projektanträge aus der Stufe 1 werden zur zweiten Stufe eingeladen.

#### Übermittlung der Antrags-Dokumente Stufe 2

Die gemäß Anforderungskatalog überarbeiteten Anträge sind **elektronisch UND schriftlich** bei der SCHIG mbH einzureichen:

##### Übermittlung per E-Mail elektronisch an

[KLI.EN@schig.com](mailto:KLI.EN@schig.com)

##### Übermittlung im Original (Hardcopy) an

SCHIG mbH

c/o Abwicklungsstelle Klima- und Energiefonds

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

Einreichschluss für die elektronische und schriftliche Übermittlung der Stufe 2 ist der **22. Mai 2015, 12:00 Uhr**. Im Rahmen der Übermittlung der Originalantragsunterlagen gilt das Datum des Poststempels. Bei Übergabe durch BotInnen bzw. persönlich gilt (ebenso wie die Einreichung per E-Mail) die Deadline 12:00 Uhr.

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

**Ein bis zum Ende der Einreichfrist nur teilweise eingereichter Förderungsantrag gilt als unvollständig, eine Nachreichung (auch von einzelnen Antragsteilen) ist nicht möglich!**

#### Projektauswahl Stufe 2 und Förderentscheidung

Die Jury führt die finale Bewertung durch und wählt das erstgereichte Projekt aus. Das Präsidium des Klima- und Energiefonds trifft die Förderentscheidung.

Nach erfolgter Präsidiumsentscheidung werden alle AntragstellerInnen von der SCHIG mbH schriftlich über das Ergebnis informiert. Das zur Förderung vorgeschlagene Projekt wird auf der Website des Klima- und Energiefonds veröffentlicht.

### 3.4. Vertragserrichtung

Im Falle einer positiven Entscheidung durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds wird unter Berücksichtigung etwaiger Auflagen der **Fördervertrag** erstellt und den FördernehmerInnen zur Unterzeichnung vorgelegt. Diesem muss die/der AntragstellerIn innerhalb von 6 Wochen schriftlich zustimmen.

### 3.5. Berichtswesen, Öffentlichkeitsarbeit

Für das gegenständliche Programm und das ausgeschriebene Themenfeld gelten die Vorgaben zur Berichtslegung und projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit aus dem Jahresprogramm 2014. Weitere Informationen, die Dokumentation sowie Mustervorlagen sind online abrufbar unter:

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

## 4. Kontakte & Beratung

### 4.1. 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](http://www.klimafonds.gv.at)

#### **Kontaktperson:**

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

Tel.: 01 585 03 90-27

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

### 4.2. Programmabwicklung & Beratung

Der Klima- und Energiefonds hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (kurz SCHIG mbH) mit Beratungs- und Informationsaktivitäten für das Programm *Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans* 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

Tel.: 01 812 73 43-DW

Fax: 01 812 73 43-1300

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

#### **Kontaktperson/en:**

Mag. Rudolf Sebastnik – Tel.: 01 812 73 43-1406

DI Martin Granadia – Tel.: 01 812 73 43-1007

Fax: +43 1 812 73 43-1300

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

# Impressum

## **Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:**

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

Redaktion: Mag.<sup>a</sup> Daniela Kain, Christina Röhl, Bsc

Herstellungsort: Wien, Dezember 2014