

Leitfaden

Innovationen für grüne und effiziente Mobilität Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans – 2. Ausschreibung

Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds
der österreichischen Bundesregierung



Vorwort

Intelligente Verkehrssysteme brauchen intelligente Förderung.

Bewegungsfreiheit zählt zu den Grundbedürfnissen des Menschen. Noch nie zuvor waren Menschen so mobil wie heute, und noch nie zuvor wurden so viele Güter transportiert. Parallel zu dieser Entwicklung haben sich während der letzten Jahre revolutionäre Informationstechnologien etabliert, die unseren Alltag hinsichtlich Kommunikation und Verwendung digitaler Daten massiv verändern.

Der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien hat die Art und Weise der kollektiven und individuellen Fortbewegung bereits von Grund auf verändert – und wird dies auch weiter tun. Intelligente Verkehrssysteme (IVS) als verkehrs- und umweltpolitisches Steuerungsinstrument sind das Gebot der Stunde.

Intelligente, innovative und vor allem funktionierende Verkehrssysteme sind essentiell für moderne Gesellschaften. Sie nehmen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit eines Standorts und können durch ihr ökologisches Potenzial die Lebensqualität der EinwohnerInnen durch effiziente Steuerung von Verkehrsströmen deutlich erhöhen.

Ihre Entwicklung ist komplex und verlangt interdisziplinären Austausch. Öffentliche Initiativen und koordinierende Stellen sind deshalb unverzichtbar. Bei der Implementierung von IVS nehmen aber auch öffentliche Fördermittelgeber eine zentrale Rolle ein, damit Projekte und Dienste entstehen, die die Menschen verbinden und Voraussetzungen für den Austausch zwischen VerkehrsteilnehmerInnen schaffen.

Bereits 13 Projekte wurden mit rund 16 Millionen Euro gefördert.

Mit der zweiten Ausschreibung Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans im Rahmenprogramm Innovationen für grüne und intelligente Mobilität gibt der Klima- und Energiefonds ein weiteres klares Signal in diesem Innovationsfeld und setzt den im Herbst 2011 herausgegebenen österreichischen IVS-Aktionsplan um.

Wir stellen 8 Millionen Euro für weitere richtungsweisende Pilot- und Umsetzungsprojekte zur Verfügung – wir freuen uns auf Ihre Projektideen als Beitrag, die österreichische Verkehrsinfrastruktur zu modernisieren und bestehende Verkehrslösungen intelligent zu vernetzen!



DI Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds



DI Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

1. Das Wichtigste in Kürze

1.1. Ausgangslage und Schwerpunkte der 2. Ausschreibung

Der nationale IVS-Aktionsplan beschreibt Maßnahmenbündel, um die österreichische Verkehrsstruktur zu modernisieren und bestehende Verkehrslösungen intelligent miteinander zu koordinieren. Die Vorgaben auf nationaler Ebene gehen klar in Richtung Umsetzung eines intelligenten Verkehrssystems in Österreich, welches die Isolation bestehender IVS- bzw. Telematik-Dienste beseitigt und die Vernetzung verkehrsrelevanter Informationsdienste fördert.

Die 2. Ausschreibung im Programm **Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans** ist schwerpunktmäßig auf Pilotanwendungen, Testfelder, modellhaften Einsatz bzw. konkrete Umsetzungsmaßnahmen innerhalb der unten genannten Themenfeldern ausgerichtet.

1.2. Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

- Gebietskörperschaften auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene
- Österreichische Verkehrsinfrastrukturbetreiber
- Österreichische Verkehrsverbünde
- Anbieter von Verkehrsdienstleistungen (jedenfalls in Kombination mit zumindest einem Projektpartner einer Institution der drei zuvor genannten Zielgruppen)

1.3. Themenfelder/Projektarten der Ausschreibung

Gefördert werden **Pilot- und Umsetzungsprojekte** in einem der folgenden Themenfeldern:

Themenfeld 1:

Intelligente Informations-, Buchungs- und Abrechnungssysteme für Infrastruktureinrichtungen und Verkehrsdienstleistungen

Themenfeld 2:

Bereitstellung neuer und Vervollständigung bestehender multimodaler Verkehrs- und Reiseinformationen für IVS-NutzerInnen

Themenfeld 3:

Implementierung und Weiterentwicklung Kooperativer Systeme unter Berücksichtigung von übergreifenden, integrativen und intermodalen Aspekten

Reine Grundlagenforschungsprojekte sowie Projekte, die ausschließlich bzw. überwiegend auf die Bestandserhebung erforderlicher Daten abzielen, sind nicht förderbar. Ebenfalls nicht förderbar sind Projekte mit regional begrenztem Bezug, deren Ergebnisse nicht auf nationale und internationale Ebene umgelegt bzw. Erfahrungen dieser Projekte nicht in einem größeren Maßstab verwertet werden können.

1.4. Budget

Im Rahmen der 2. Ausschreibung des Programms **Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans** stehen rund 8 Mio. € zur Verfügung.

1.5. Zeitplan

23.10.2012	Eröffnung der 2. Ausschreibung Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans
31.1.2013	Fristende für verpflichtende Beratungsgespräche
28.2.2013	Ende der Einreichfrist für Projektanträge bei der SCHIG mbH – schriftliche und elektronische Einreichung
April 2013	Evaluierung der Anträge durch ExpertInnenjury
April/Mai 2013	Durchführung inhaltlicher Klärungsgespräche mit Förderwerbenden
vss. Mai 2013	Jurysitzung und Vergabeempfehlung an das Präsidium des Klima- und Energiefonds
vss. Ende Mai 2013	Förderungs-/Finanzierungsentscheidung durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds
ab Juni 2013	Bekanntgabe der Ergebnisse & Versendung Förderangebot

1.6. Bewertungskriterien

Eingereichte Projekte werden anhand der folgenden Kriterien bewertet:

1. Qualität des Vorhabens
2. Relevanz des Vorhabens in Bezug auf das Programm
3. Eignung FörderungswerberIn/Projektbeteiligte/r
4. Ökonomisches Potenzial, KundInnenutzen, nachhaltige Nutzung

2. Ziele des Programms und Inhalte der Ausschreibung

2.1. Ausgangssituation

Im Jahr 2011 hat das BMVIT den nationalen IVS-Aktionsplan veröffentlicht. Er wurde in Übereinstimmung mit der EU-IVS-Richtlinie der Europäischen Kommission erstellt und beschreibt Maßnahmen, um die österreichische Verkehrsstruktur zu modernisieren und bestehende Verkehrslösungen intelligent miteinander zu verknüpfen. Die Maßnahmenbündel sollen zur Realisierung eines intelligenten Verkehrssystems in Österreich beitragen, welches die Isolation bestehender IVS- bzw. Telematik-Dienste beseitigt und die Vernetzung verkehrsrelevanter Informationsdienste fördert.

Diese genannten Zielvorgaben spiegeln sich in der Förderarbeit des Klima- und Energiefonds wider. Die Konzeption der jährlichen Ausschreibungen erfolgt auf der Grundlage des IVS-Aktionsplans und ist seit 2011 schwerpunktmäßig auf Pilotanwendungen, Testfelder, modellhaften Einsatz bzw. konkrete Umsetzungsmaßnahmen ausgerichtet.

2.2. Programmstrategie

Der Klima- und Energiefonds verfolgt seit dem Jahr 2009 eine Strategie zur forcierten Implementierung von IVS-Technologien. Mit den Projekten [Graphen-integrationsplattform \(GIP\)](#), [E-Government-Lösungen zur Wartung der GIP \(GIP.GV\)](#), [Verkehrsauskunft Österreich \(VAO\)](#) und Demonstrationsprojekten wie die [FCD Modellregion Salzburg](#) und dem [Testfeld Telematik](#) wurden vom Klima- und Energiefonds klare Signale in diese Richtung gesetzt.

Das Programm **Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans** orientiert sich an den folgenden **drei Handlungsfeldern**, die bei der Umsetzung von IVS zentrale strategische Zielsetzungen sind:

- Umwelt
- Effizienz
- Sicherheit

Von den Antragstellenden wird außerdem die klare **Einordnung ihres Vorhabens** in das **funktionale Schema des IVS-Aktionsplans** zur Beschreibung von IVS-Diensten gefordert.

Funktionalitäten		Anforderungen	
Qualität	IVS-Dienst-Bereitstellung		Mensch-Maschine- und Maschine-Maschine-Schnittstelle
			Übermittlung des IVS-Dienstes
			Individualisierung
	IVS-Dienst-Erstellung		Diskriminierungsfreiheit
			Simulation & Prognose
			Routingfähigkeit
	Vorhaltung der Information		Zusammenführen von dynam. & statischer Information
			Analysieren der Information
			Barrierefreier Informationsaustausch
	Datenverarbeitung/Generierung von Information		Verknüpfung von Information
		Speichern / Aktualisieren von dynamischer Information	
		Speichern / Aktualisieren von statischer Information	
Datenerfassung		Aktualisierung von Information	
		Validierung von Daten	
		Aktualisierung von Daten	

Funktionales Schema zur Beschreibung von IVS-Diensten (Quelle: IVS Aktionsplan Österreich, 2011, S. 55)

2.3. Ausrichtung und Ziele

- **Nachweisbare positive Veränderung innerhalb der Handlungsfelder Umwelt, Effizienz, Sicherheit:** Von zentraler Bedeutung sind insbesondere Beiträge zu Umweltverträglichkeit und effizienter Ressourcennutzung.
- **Generieren eines klaren Nutzens für definierte Zielgruppen:** Es ist aufzuzeigen, welcher Nutzen durch die Projektergebnisse bzw. durch die Verwendung des Dienstes für diese Zielgruppen entstehen kann (Pilotprojekte) bzw. generiert wird (Umsetzungsprojekte). Künftige NutzerInnen(-gruppen) müssen dargestellt werden (Wer? Wie viele?).
- **Aufbau auf Vorhandenem:** Sofern möglich, ist im Rahmen der Vorhaben **Bezug zu laufenden Projekten** zu nehmen, an bisherige Ergebnisse direkt anzuknüpfen bzw. auf diesen Ergebnissen aufzubauen. Dies betrifft vor allem die vom Klima- und Energiefonds geförderten Projekte GIP, GIP.GV, VAO und Testfeld Telematik.

- **Generieren von Zusatznutzen/hoher Innovationsgehalt:** Bei enger inhaltlicher oder institutioneller Nähe eines Vorhabens bzw. eines Antragstellenden zu einem bereits durch den Klima- und Energiefonds geförderten Projekts muss durch das neue Projekt ein **deutlicher Zusatznutzen** generiert und dokumentiert werden. Des Weiteren ist eine nachvollziehbare **Abgrenzung** der neuen Inhalte zu jenen des/der bereits geförderter Projekte(s) vorzunehmen. Insbesondere bei Projektvorschlägen, die auf den Inhalten laufender Vorhaben aufbauen, muss ein **hoher Innovationsgehalt** gegeben sein, der ebenfalls zu dokumentieren ist.

Folgende **Programmziele** werden im Rahmen der 2. Ausschreibung definiert:

- **Standardisierung, Integration und Verknüpfbarkeit:** Pilotanwendungen, Testfelder bzw. konkrete Umsetzungsmaßnahmen sind deutlich in Richtung **Standardisierung** von Diensten mit dem Fokus auf **Integration in** und **Verknüpfbarkeit zu bestehenden Lösungen auszurichten**. Isolierte Dienste bzw. Maßnahmen, die sich außerhalb bestehender Standards befinden oder die keine erkennbare Chance auf eine flächendeckende Implementierung aufweisen, entsprechen daher nicht diesem Programmziel, da „Insellösungen“ vermieden werden sollen.
- **Gewährleistung der Kompatibilität:** Die Kompatibilität mit bestehenden (funktionalisierenden) Systemen ist zu gewährleisten.
- **Sicherstellung und Nachweis nachhaltiger Nutzung:** Die nachhaltige Nutzung der im Rahmen des Projekts bereitgestellten Services (im weiteren Sinne) muss auch nach Ende des geförderten Projekts sichergestellt sein. Dies ist im Rahmen der Antragstellung nachzuweisen.

2.4. Themenfelder der 2. Ausschreibung

In der 2. Ausschreibung werden Pilot- und Umsetzungsprojekte in folgenden Themenfeldern ausgeschrieben:

Themenfeld 1:

Intelligente Informations-, Buchungs- und Abrechnungssysteme für Infrastruktureinrichtungen und Verkehrsdienstleistungen

Themenfeld 2:

Bereitstellung neuer und Vervollständigung bestehender multimodaler Verkehrs- und Reiseinformationen für IVS-NutzerInnen

Themenfeld 3:

Implementierung und Weiterentwicklung Kooperativer Systeme unter Berücksichtigung von übergreifenden, integrativen und intermodalen Aspekten

Eingereichte Projekte müssen konkreten Bezug zu mindestens einem dieser ausgeschriebenen Themenfelder haben und diesen im Antrag nachvollziehbar darstellen.

2.4.1. Intelligente Informations-, Buchungs- und Abrechnungssysteme für Infrastruktureinrichtungen und Verkehrsdienstleistungen

Ausgangslage/Problemstellung

Mit der Fertigstellung der ersten Phase des Projekts [Verkehrsauskunft Österreich \(VAO\)](#)¹ werden sowohl für EndkundInnen (B2C) als auch für (an Verkehrsinformationen interessierte) Organisationen (B2B) qualitativ hochwertige Verkehrsinformationen zur Verfügung stehen – primär für das Segment der (intermodalen) Pre-Trip-Organisation von Mobilitätsbedarfen.

Die bereits beauftragte Phase II des VAO-Projekts setzt mit der schrittweisen Anreicherung der in der VAO zur Verfügung stehenden Datengrundlagen bzw. der darauf aufbauenden Services fort (z.B. Echtzeit-Informationen, belastungsabhängiges Routing, Integration von Park&Ride-Einrichtungen etc.).

Begleitend dazu wird im Forschungsprojekt SMILE (**S**mart **M**obility **I**nfо and **T**icketing **S**ystem **L**eading the Way for Effective **E**-Mobility Services) aus dem Programm [Leuchttürme der E-Mobilität](#) des Klima- und Energiefonds der Prototyp einer österreichweiten multimodalen Mobilitätsplattform entwickelt, auf der verschiedenartige öffentliche und individuelle Mobilitätsdienstleistungen zur Verfügung gestellt, gebucht und abgerechnet werden können.

¹) Wird im Laufe des ersten Halbjahres 2013 erfolgen.

Voraussetzung erfolgreicher, kundInnennaher IVS-Dienste (z.B. zeitnahe Informations- und Buchungsmöglichkeiten) ist die Aktualität und Richtigkeit der angebotenen Information sowie die gezielte und koordinierte Wahl geeigneter Kommunikationskanäle. Viele isolierte, über unterschiedliche Kanäle angebotene und jeweils bestimmte Ausschnitte oder Teilbereiche abdeckende Mobile Applications sind hier kein nachhaltiger Lösungsansatz.

Bedarf besteht hier in den Bereichen „aktuelle Ereignisse“ und „Status der Infrastruktureinrichtungen“. Darunter fallen beispielsweise Informationen über einen Stau, zu Überlastung, Lärm- und Abgaswirkungen, Ladezonen und deren Verfügbarkeit, Gebührenpflicht etc.. Des Weiteren können Informationen über und Buchung von verfügbaren Mobilitätsdiensten an Verknüpfungspunkten im Rahmen einer Verkehrsmodi-übergreifenden Verkehrsgestaltung angeführt werden.

Schwerpunkte/exemplarische Beschreibung erwarteter Inhalte

- Informations- und Buchungssysteme für fließende bzw. ruhende Verkehre in hochrangigen Netzen
- Informations-, Buchungs- bzw. Bewirtschaftungssysteme in niederrangigen Netzen bzw. urbanen Bereichen
- Systeme für private, aber auch für gewerbliche Fahrzeuge inkl. Sharing-Systeme (Car/Bike/...), Ladezonenmanagement etc., wobei hier ein firmen- bzw. organisationsübergreifender Ansatz verfolgt werden muss bzw. im Rahmen des Projekts existente Teilsysteme weiterentwickelt und flächig integriert werden sollen;
- überregionale, offene elektronische Fahrgeldmanagementsysteme

Innerhalb dieses Themenfeldes ist speziell die Gestaltung von Verknüpfungspunkten zu berücksichtigen, um durch (Echtzeit-)Informationssysteme den Reisekomfort zu erhöhen, eine Verringerung von Reisezeit und Kosten zu bewirken und den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmodi und Mobilitätsdiensten zu erleichtern.

Der Schwerpunkt im Bereich des Motorisierten Individualverkehrs liegt auf der Schnittstelle Individualverkehr – Öffentlicher Verkehr und beinhaltet vor allem Optionen zur Abwicklung der last-mile.

Nicht-Inhalte

- Dienste im Bereich der privaten und gewerblichen Parkraumbewirtschaftung
- Dienste im Bereich der elektronischen Bemaßung

2.4.2. Bereitstellung und Vervollständigung von multimodalen Verkehrs- und Reiseinformationen für IVS-NutzerInnen

Ausgangslage/Problemstellung

Derzeit beschränkt sich die für IVS-NutzerInnen verfügbare Verkehrsinformation aller Verkehrsmodi primär auf die höherrangige Verkehrsinfrastruktur (z. B. Autobahnen- und Schnellstraßennetz). Auf dem niederrangigen Verkehrsnetz und im städtischen Bereich ist Verkehrsinformation für IVS-NutzerInnen derzeit nur in bestimmten Gebieten aufgrund innovativer Projekte vor Ort verfügbar und damit weder österreichweit flächendeckend vorhanden noch in konsistenter Form vorliegend.

Im Rahmen dieses Themenfeldes soll daher aufbauend auf den bestehenden Strukturen und entlang aller Verkehrsmodi sowohl auf den niederrangigen als auch den urbanen Infrastrukturen die den NutzerInnen zur Verfügung gestellte Verkehrsinformation verbessert werden.

Schwerpunkte/exemplarische Beschreibung erwarteter Inhalte

- Einbindung fahrzeugseitig erhobener Daten in bestehende bzw. im Aufbau begriffene Systeme
- Einbindung von Daten aus sozialen Netzwerken
- Einbindung der infrastrukturseitig erhobenen Daten (insbesondere von Betreibern, Städten, Ländern und Gemeinden)
- Integration zusätzlicher Zustandsdaten und weiterer allgemeiner Daten
- Integration von Sonderdaten (z.B. für Störfälle wie Katastrophen und Unfälle, Großveranstaltungen, etc.);

In jedem dieser fünf exemplarisch genannten Schwerpunkte ist insbesondere der Aufbau geeigneter Prozesse für qualitativ hochwertige KundInneninformation sowie die Konzeption eines geeigneten Abweichungsmanagements unter Einbeziehung aller Verkehrsträger sowie der relevanten Stakeholder-Institutionen von zentralem Interesse.

Nicht-Inhalte

- Maßnahmen zur „konventionellen“ Grundlagendatenerfassung (z.B. durch Befahrungen) ohne klar erkennbaren Innovationsgehalt.
- Implementierung konventioneller RBL-Systeme im öffentlichen Verkehr

2.4.3. Implementierung und Weiterentwicklung Kooperativer Systeme unter Berücksichtigung von übergreifenden, integrativen und intermodalen Aspekten

Ausgangslage/Problemstellung

„Kooperative Systeme zielen auf den gegenseitigen Austausch von sicherheitsrelevanten Informationen zwischen Fahrzeug und Straßeninfrastruktur ab: die Straße spricht also mit dem Fahrzeug. Ziel ist es, die Sicherheit und den Komfort für den einzelnen Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und gleichzeitig die negativen ökologischen Auswirkungen von Verkehr (Stau, Unfall, Umweltbelastung) zu verringern. Für den Fahrzeuglenker bedeutet dies, dass für den aktuell befahrenen Straßenabschnitt Informationsinhalte direkt im Fahrzeug auf einem geeigneten Anzeigegerät dargestellt werden.“²

Straßenbetreiber, Infrastruktur, Fahrzeuge, ihre Fahrerinnen und Fahrer und andere StraßenbenutzerInnen kooperieren, um eine möglichst effiziente und umweltfreundliche, sichere und angenehme Fahrt zu ermöglichen. Zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur kooperierende Systeme werden über die Möglichkeiten isolierter Systeme hinaus zur Erreichung dieser Zielsetzung beitragen. In der Vergangenheit gab es bereits Entwicklungen und Demonstratoren zu Kooperativen Systemen im Straßenverkehr. Der Fokus der Demonstratoren lag bislang tendenziell auf Maßnahmen zur effizienteren und sichereren Abwicklung des Straßenverkehrs. Das hier

ausgeschriebene Themenfeld soll Kooperative Systeme „reif für die Intermodalität“ machen, dem Pkw-Nutzenden on-Trip zielgerichtete Information zu umweltfreundlichen Alternativen bieten, aber auch einen Beitrag zur umweltschonenden Abwicklung von Lkw-Verkehren liefern.

Schwerpunkte/exemplarische Beschreibung erwarteter Inhalte

- (Weiter)Entwicklung von (bestehenden) Testregionen mit Fokus auf der stärkeren Verknüpfung von hochrangigem Straßennetz und urbanem Raum bzw. Agglomerationen sowie der Einbindung des Öffentlichen Verkehrs, Park-(&Ride)-Einrichtungen, etc.
- Entwicklung und Erweiterung von Kooperativen Diensten für die speziellen Anforderungen des Güterverkehrs

Schwerpunkte hierbei sind vor allem Aspekte des Datenmanagements- und der Datenverarbeitung, der Bereitstellung von Daten, aber auch die Erhöhung der Datenqualität.

Einreichungen im Rahmen dieses Themenfeldes sollen auf bestehenden Erkenntnissen/Projekten im Bereich Kooperativer Systeme aufsetzen (z.B. im Bereich des hochrangigen Straßennetzes), eine schrittweise Anbindung zu umliegenden Agglomerationen schaffen und/oder eine Erweiterung in Richtung multimodaler IVS-Dienste sein.

Nicht-Inhalte

- Implementierung von Transport- bzw. Frachtbörsen
- Aktionen zur betrieblichen Touren-Optimierung
- Implementierung neuer Testfelder bzw. Parallelentwicklungen zu existenten Versuchen

²) Quelle: ASFINAG, Coopers, ohne Jahresangabe

3. Administrative Hinweise zur Ausschreibung

3.1. Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

- Gebietskörperschaften auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene
- Österreichische Verkehrsinfrastrukturbetreiber
- Österreichische Verkehrsverbünde
- Anbieter von Verkehrsdienstleistungen
(jedenfalls in Kombination mit zumindest einem Projektpartner einer Institution der drei zuvor genannten Zielgruppen)

Auch ausländische Unternehmen sind förderfähig, soweit sie von der antragsberechtigten, inländischen Stelle zur Erreichung der Projektziele als erforderlich erachtet werden und bereit sind, entsprechende (Eigen)leistungen in das Projekt einzubringen. Diese Eigenleistungen sind nachvollziehbar darzustellen.

3.2. Budget

Im Rahmen der 2. Ausschreibung des Programms **Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans** stehen Fördermittel im Umfang von rund 8 Mio. € zur Verfügung.

3.3. Projektarten, Förderquoten

Grundsätzlich können innerhalb der ausgeschriebenen Themenfelder umsetzungsorientierte Maßnahmen eingereicht werden, die als Test- bzw. Pilotanwendungen, Prototypen oder Dienste in Testfeldern oder Modellregionen eingesetzt, getestet, erprobt und evaluiert werden.

Reine Grundlagenforschungsprojekte sowie Projekte, die ausschließlich bzw. überwiegend auf die Bestandserhebung erforderlicher Daten abzielen, sind nicht förderbar.

Ebenfalls nicht förderbar sind Projekte mit regional begrenztem Bezug, deren Ergebnisse nicht auf nationale und internationale Ebene umgelegt bzw. Erfahrungen dieser Projekte nicht in einem größeren Maßstab verwertet werden können.

Die maximale Förderquote beträgt 50%.

Der Förderanteil des Bundes darf insgesamt 50% nicht überschreiten.

3.4. Anerkennbare Kosten

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 Drittleistern, Anschaffung geringwertiger Wirtschaftsgüter (Anschaffungswert < 500,- €), Reisekosten, Cateringkosten im Rahmen von Veranstaltungen. Bewirtungsrechnungen sind nicht förderbar.

Investitionskosten:

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

3.5. Anerkennungstichtag

Frühestmöglicher Stichtag für die Anerkennbarkeit ist das Datum des offiziellen Beratungsgesprächs bei der SCHIG mbH, der Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds.

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

3.6. Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte der Projektergebnisse liegen jedenfalls nicht beim Klima- und Energiefonds. Sie werden im Zuge der Vertragsschließung gemeinsam mit dem BMVIT festgelegt. Eigentumsvorbehalte des Förderwerbenden bzw. diesbezügliche Notwendigkeiten sind daher bereits im Rahmen der Antragstellung sowie beim Beratungsgespräch mitzuteilen.

3.7. Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung

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

Qualität des Vorhabens

Qualität der Planung

Ist die Projektplanung hinsichtlich Leistungen, Zeit, Kosten und Ressourcen vollständig und nachvollziehbar?

Sind die Projektergebnisse klar dargestellt?

Sind die Rollen und Aufgaben der am Projekt beteiligten PartnerInnen klar dargelegt und nachvollziehbar?

Ist die Finanzplanung angemessen und plausibel? (Details siehe auch Kap. 3.10)

Technische Qualität

Erreicht das Projekt einen hohen Grad der Innovation innerhalb des ausgewählten Themenfeldes? Wird dies plausibel dargestellt?

Werden durch das Projekt Verbesserungen im Vergleich zum Stand der Technik („State-of-the-Art“) erzielt?

Ist Interoperabilität/Kompatibilität zu existierenden Systemen/Diensten gegeben? Bestehen Schnittstellen zu existierenden Systemen/Diensten und wurden diese beschrieben?

Relevanz des Vorhabens in Bezug auf das Programm

Leistet das Projekt einen Beitrag zur Programmstrategie?

Leistet das Projekt einen Beitrag zu den Programmzielen?

Besteht ein klarer Bezug zu den Handlungsfeldern?

Besteht eine nachvollziehbare Einbettung in das Funktionale Schema?

Eignung FörderungswerberInnen/ Projektbeteiligte

Verfügt FörderungwerberIn/ 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 FörderungwerberInnen/ Konsortium vorhanden? Liegen entsprechende Referenzen vor?

Ökonomisches Potenzial, KundInnennutzen, nachhaltige Nutzung

Weist das Vorhaben ein ökonomisches Potenzial auf?

Wird das Projekt zur Erhöhung des KundInnennutzens führen? Wurden die Zielgruppen identifiziert und beschrieben? Wurden die Anforderungen der Ziel- und Anspruchsgruppen berücksichtigt?

Enthält das Projekt Maßnahmen zur Sicherung der nachhaltigen Nutzung/Bereitstellung der Implementierung?

Es kommt folgendes Gewichtungsschema zur Anwendung:

Kriterium	max. Punkte
Qualität des Vorhabens	45
Qualität der Planung Leistungen, Zeit, Kosten, Ressourcen, Ergebnisse	15
Technische Qualität Grad der Innovation innerhalb des ausgewählten Themenfeldes	10
Verbesserung gegenüber State-of-the-Art	10
Interoperabilität und Schnittstellen zu existierenden Systemen und Diensten	10
Relevanz des Vorhabens in Bezug auf das Programm	30
Beitrag zu Programmstrategie & Programmzielen	20
klarer Bezug zu Handlungsfeldern	5
nachvollziehbare Einbettung in Funktionales Schema	5
Eignung FörderungswerberInnen/ Projektbeteiligte	10
Potenzial zur Umsetzung	5
Referenzen / Kompetenzen	5
Ökonomisches Potenzial, KundInnennutzen, nachhaltige Nutzung	15
Ökonomisches Potenzial	5
Erhöhung des KundInnennutzens; Zielgruppen identifiziert, beschrieben, Anforderungen berücksichtigt;	5
Maßnahmen zur Sicherung der nachhaltigen Nutzung/Bereitstellung der Implementierung	5
Summe	100

3.8. Selbstevaluierung: Abschätzung der Projektwirkungen

Neben der qualitativen Beschreibung werden AntragstellerInnen im Rahmen einer Selbstevaluierung angehalten, anhand quantitativer Indikatoren die potenziellen Projektwirkungen abzuschätzen und anzugeben. Diese Angaben dienen nicht dem Vergleich der eingereichten Projektvorhaben untereinander. Sie werden ausschließlich zur Beurteilung innerhalb einer Einreichung herangezogen und können die Chancen einer positiven Beurteilung innerhalb der oben genannten Bewertungskriterien verbessern.

Für den konkreten Anwendungsfall sind zumindest **drei geeignete Wirkungsindikatoren** zu definieren. Mithilfe dieser sind durch einen Vorher-/Nachher-Vergleich die Wirkungen darzustellen.

3.9. Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

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.)

FTE-Richtlinien

FTE-Richtlinien zur Förderung der wirtschaftlich-technischen Forschung und Technologieentwicklung gemäß § 11 Z 1 bis 5 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes (FTFG) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.11.2007 (GZ BMVIT-609.986/0011-III/12/2007) und des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit vom 30.11.2007 (GZ BMWA-97.005/0002-C1/9/2007)

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

INSPIRE-Richtlinie

Richtlinie 2007/2/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2007 zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft (INSPIRE)

3.10. Ergänzende Vorgaben und Hinweise Kostenplanung

Die Förderwerbenden werden aufgefordert, die Projektkalkulation mindestens auf der Ebene von Arbeitspaketen (bei Bedarf einer weiteren 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,- € nur in begründeten Ausnahmefällen überschreiten.

Angabe von weiteren geförderten Projekten

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 Bundesmittel 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 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 des Konsortiums aus.

3.11. Verpflichtungen der FördernehmerInnen

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.



4. Ablauf

4.1. Allgemeine Beratung

Im Vorfeld der Einreichung kann durch die AntragstellerInnen das Beratungsangebot der Abwicklungsstelle genutzt werden.

4.2. Verpflichtendes Beratungsgespräch

Ein formales Kriterium für die Einreichung stellt der Nachweis dar, dass ein **verpflichtendes Beratungsgespräch bis zum 31. Jänner 2013** absolviert worden ist (siehe dazu den entsprechenden Punkt im Antragsformular).

Das **Datum des Beratungsgesprächs** gilt auch als **Stichtag der Anrechenbarkeit von Projektkosten** (Kosten, die vor diesem Tag angefallen sind, sind NICHT förderfähig) bzw. im Falle einer Genehmigung der Förderung als frühestmöglicher Projektstart.

Es werden die folgenden Termine für Beratungsgespräche angeboten:

18. Dezember 2012
22. Jänner 2013
29. Jänner 2013
30. Jänner 2013
31. Jänner 2013

Zu diesen Terminen stehen jeweils Beratungen in der Zeit von **9:00 bis 10:30 Uhr**, **11:00 bis 12:30 Uhr**, **13:30 bis 15:00 Uhr** sowie **15:30 bis 17:00 Uhr** zur Verfügung. Antragstellende werden angehalten, sich möglichst frühzeitig per E-mail an Kli.en@schig.com anzumelden.

Für das Beratungsgespräch ist mindestens **5 Werktage im Voraus** eine **Kurzprojektbeschreibung** (max. 3-5 Seiten) per E-Mail an Kli.en@schig.com zu übermitteln.

Diese **Kurzprojektbeschreibung** muss folgende Eckpunkte des geplanten Projekts enthalten:

- Beschreibung des Projektinhalts inkl. Zuordnung zu Themenfeld
- Einordnung in Handlungsfelder/Einbettung in Funktionales Schema
- Geplante Zusammensetzung des Konsortiums
- Beschreibung der Projektstruktur und der Aktivitäten nach Arbeitspaketen, jeweils mit folgenden Detailangaben:
 - Inhalte und Zeitplan
 - beteiligte Projektpartner
 - Kosten (Personal-, Sach-, Investitionskosten)

4.3. Zur Einreichung erforderliche Dokumente

Ein vollständiger Förderungsantrag besteht in der Regel aus dem Antragsformular sowie Anhängen. 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/call2/>

4.4. Einreichung 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

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

Übermittlung im Original (Hardcopy) an

SCHIG mbH

c/o Abwicklungsstelle Klima- und Energiefonds

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

Einreichfrist

Einreichschluss für die elektronische und schriftliche Übermittlung ist der

28. Februar 2013 12:00 Uhr.

Es gilt das Datum des Poststempels.

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!

4.5. Projektauswahl

Die Auswahl von Projektvorschlägen erfolgt in zwei Schritten. Im ersten Schritt 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. Die Förderung unmittelbar insolvenzgefährdeter bzw. insolventer Unternehmen ist nicht möglich.

Im Anschluss erfolgt die eigentliche fachliche Evaluierung nach den unter Kapitel 1.6 erläuterten Bewertungskriterien durch ExpertInnen (= EvaluatorInnen), die vor Aufnahme ihrer Tätigkeit eine Vertraulichkeitserklärung unterzeichnen müssen.

Nach einer formalisierten Einzel-Begutachtung auf Basis der definierten Bewertungskriterien wird im Rahmen einer Jurysitzung jeder Projektantrag auf der Grundlage der eingereichten Dokumente diskutiert, bis die EvaluatorenInnen konsensual eine Förderempfehlung aussprechen bzw. eine Rankingliste der eingereichten Projekte erstellen. Das Juryergebnis wird an das Präsidium des Klima- und Energiefonds übermittelt, welches die Förderungsentscheidung trifft.

Im Anschluss an die Präsidiumsentscheidung werden alle AntragstellerInnen 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.

4.6. Vertragsserrichtung

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.

4.7. Berichtswesen, Öffentlichkeitsarbeit

Sofern im Rahmen des geförderten Projekts publizierbare Berichte oder ähnliches zu liefern sind, sind diese Berichte durch die AntragstellerInnen gemäß den Vorgaben des Klima- und Energiefonds³ unter Verwendung entsprechender Vorlagen bzw. Tools, die auf der Homepage www.klimafonds.gv.at veröffentlicht werden, zu erstellen.

³) Vorgaben Berichtslegung & Projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit Jahresprogramm 2012 v1.0, <http://www.klimafonds.gv.at/service/publikationen-2/richtlinien/>

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. 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

Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans

beauftragt. Der SCHIG mbH obliegt damit die Programmabwicklung der 2. 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

Kontaktperson/en:

Mag. Rudolf Sebastnik – Tel.: 01 812 73 43-1406
DI Ute Estermann – Tel.: 01 812 73 43-1314
Fax: +43 1 812 73 43-1300
E-Mail: Kli.en@schig.com

5.3. Begleitung

Die gegenständliche Ausschreibung wird inhaltlich durch die AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH (AustriaTech) begleitet. Die Rolle der AustriaTech hierbei ist die Beratung der AntragstellerInnen in der Projekterstellung, damit in den eingereichten Anträgen die Bereiche Interoperabilität und Intermodalität sowohl innerhalb Österreichs als auch vor einem europäischen Hintergrund optimal abgebildet werden können.

Zentrale Aufgaben der AustriaTech sind somit die thematische und inhaltliche Beratung der AntragstellerInnen im Vorfeld der Einreichung sowie die begleitende Betreuung der ausgewählten Projekte während der Projektlaufzeit (NICHT die Durchführung des Projektmanagements).

Quellenverzeichnis

Europäische Kommission: „Weißbuch – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ – KOM(2011) 144 endgültig, Brüssel, 2011

Europäische Kommission: „Aktionsplan urbane Mobilität“ – KOM(2009) 490 endgültig, 2009, Brüssel

Europäische Kommission: „Aktionsplan zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme in Europa“ – KOM(2008) 886 endgültig, Brüssel, 2008

Europäische Kommission: „Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, 7. Juli 2010 – Richtlinie zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.“ – L 207/1 – Amtsblatt der Europäischen Union, Straßburg, 2010

BMVIT: „IVS Aktionsplan Österreich: Strategie zur Umsetzung eines Intelligenen Verkehrssystems in Österreich“, 2011

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

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

Redaktion: Mag. Daniela Kain

Fotos: Hans Ringhofer

Gestaltung: Mick Muth Graphik Design

Programmabwicklung:

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

Herstellungsort: Wien, Oktober 2012

www.klimafonds.gv.at



