

# **MIKRO-ÖV-SYSTEME FÜR DEN NAHVERKEHR IM LÄNDLICHEN RAUM**

**Leitfaden**

**Eine Förderaktion des  
Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie**

**Wien, am 31.10.2018**

**Zertifiziert nach ISO 9001**

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>0.</b>	<b>DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE .....</b>	<b>3</b>
<b>1.</b>	<b>PROGRAMM „MIKRO-ÖV-SYSTEME FÜR DEN NAHVERKEHR IM LÄNDLICHEN RAUM“ .....</b>	<b>4</b>
1.1.	Ausgangssituation.....	4
1.2.	Programmziele.....	4
<b>2.</b>	<b>INHALT DER AUSSCHREIBUNG .....</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>Administrative Hinweise zur Ausschreibung .....</b>	<b>8</b>
3.1.	Zielgruppen und Teilnehmerechte .....	8
3.2.	Budget .....	8
3.3.	Förderungsart, -höhe und -quoten .....	8
3.4.	Anerkennbare Kosten .....	9
3.5.	Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung.....	11
3.6.	Kriterien Bonussystem .....	11
3.7.	Ergänzende Vorgaben und Hinweise .....	12
3.8.	Rechtsgrundlagen.....	12
3.9.	Verpflichtungen der Fördernehmerinnen / Fördernehmer .....	13
<b>4.</b>	<b>Verfahren.....</b>	<b>15</b>
4.1.	Zeitplan.....	15
4.2.	Einreichung.....	15
4.3.	Projektauswahl .....	17
4.4.	Vertragserrichtung .....	17
4.5.	Datenverwendung, Berichtswesen und Öffentlichkeitsarbeit .....	17
<b>5.</b>	<b>Kontakt und Beratung.....</b>	<b>19</b>

# 0. DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

## Zielgruppe

Zielgruppe für <b>Umsetzungsprojekte</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gebietskörperschaften auf Landes- und Gemeindeebene</li><li>• Zusammenschluss mehrerer Gebietskörperschaften</li><li>• kommunale Gesellschaften</li><li>• Vereine</li></ul>
---	---

## Förderungsgegenstand Förderquote

Implementierung <b>neuer</b> Mikro-ÖV-Systeme	Förderung der Betriebskosten Betriebsjahr 1 max. 50 % Betriebsjahr 2 max. 40 % Betriebsjahr 3 max. 30 %
<b>Erweiterung</b> von Mikro-ÖV-Systeme	Förderung der Betriebskosten der Erweiterungsmaßnahmen Betriebsjahr 1 max. 50 % Betriebsjahr 2 max. 40 % Betriebsjahr 3 max. 30 %

## Zeitplan

31.10.2018	Start der Ausschreibung
27.03.2019	Ende der <b>Einreichfrist Stufe I</b> für Projektanträge bei der SCHIG mbH – elektronische Einreichung
29.04.2019	Ende der <b>Einreichfrist Stufe 2</b> für Projektanträge bei der SCHIG mbH – elektronische UND schriftliche Einreichung

# I. PROGRAMM „MIKRO-ÖV-SYSTEME FÜR DEN NAHVERKEHR IM LÄNDLICHEN RAUM“

## I.1. Ausgangssituation

In ländlichen Regionen stoßen herkömmlich organisierte Systeme des öffentlichen Verkehrs häufig an ihre Grenzen, sowohl in Bezug auf die verfügbaren finanziellen Ressourcen als auch im Hinblick auf das nachgefragte Qualitätsniveau (Bedienungsfrequenzen und Reisezeiten). Daher sollen lokale und klein(st)regionale ÖV-Systeme als flexible bzw. bedarfsgerechte Bedienungsformen (= Mikro-ÖV-Systeme) vorhandene Defizite in der regionalen Mobilitätsversorgung ausgleichen.

2011 wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) mit dem Programm „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ ein Förderangebot speziell für Gemeinden geschaffen, um Verbesserungen der bestehenden Mobilitäts- und Versorgungsangebote vorzubereiten bzw. umzusetzen. Dieses wird auch heuer wieder fortgeführt.

## I.2. Programmziele

Mikro-ÖV-Systeme (flexible bzw. bedarfsgerechte Bedienungsformen) verfolgen insbesondere das Ziel der Sicherung des Mobilitätsangebotes in nachfrageschwachen und dispersen Räumen. Sie umfassen als Bedienungsgebiet eine Gemeinde bzw. benachbarte Gemeinden.

**Folgende Funktionen müssen Mikro-ÖV-Systeme erfüllen:**

- **Zubringerfunktion zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs:** Durch die Zubringerfunktion von Mikro-ÖV-Systemen wird eine stärkere Alimentierung des Öffentlichen Verkehrs forciert. Damit werden diese Systeme ein integraler Bestandteil des gesamten ÖV-Systems und der Modal-Split erhöht sich zugunsten des ÖPNV.
- **Ersatzfunktion zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bzw. Kostenoptimierung im ÖV:** In nachfrageschwachen Räumen und Zeiten können Mikro-ÖV-Systeme durch die mögliche Ersatzfunktion von „klassischen“ Linienangeboten mit niedrigem Kostendeckungsgrad eine attraktive Alternative bieten, die mit einem traditionellen Linienverkehr nicht zu finanzieren wären.
- **Versorgungsfunktion zur Sicherung der Daseinsvorsorge:** Durch den Ausgleich der vorhandenen Defizite in der regionalen Mobilitätsversorgung können Mikro-ÖV-Systeme die Nachfrage nach lokalen Versorgungseinrichtungen unterstützen und damit Abwanderungstendenzen im ländlichen Raum reduzieren.

### **Folgende Kernmerkmale müssen von den Mikro-ÖV-Systemen erfüllt werden:**

- **Keine Konkurrenz zu bestehenden Systemen:** Mikro-ÖV-Systeme müssen das bestehende öffentliche Verkehrsangebot ergänzen oder ersetzen, aber dürfen nicht in Konkurrenz zu vorhandenen ausreichend nachgefragten Verkehrsangeboten stehen.
- **Steigerung der Mobilitätschancen für bestimmte Personengruppen:** Mikro-ÖV-Systeme müssen auf die speziellen Mobilitätsbedürfnisse bestimmter Zielgruppen reagieren (zB der Fahrzeugeinsatz erfolgt bedarfsgerecht, variabel und kann kurzfristig angepasst werden). Durch Erhöhung des Mobilitätsangebotes für nicht motorisierte Bevölkerungsgruppen wird ein Beitrag zur Verbesserung der sozialen Gerechtigkeit geleistet.
- **Anpassung an die lokalen/regionalen Gegebenheiten und lokale Verankerung:** Ein Umstieg auf ein Mikro-ÖV-System kann durch die stärkere Kundenorientierung und Flexibilität zusätzliche Vorteile für den Nutzer bringen. Durch die Zusammenarbeit mit anderen Mobilitätsangeboten vor Ort (zB Essen auf Rädern) und Kooperationen mit regionalen Unternehmen werden Synergien genutzt. Dadurch wird der Zusammenhalt in der Gemeinde/Region gestärkt.
- **Wirtschaftliche Tragfähigkeit:** Die Lösung ist auf den langfristigen Betrieb ausgerichtet. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit bei den Projekten ist nach der Förderperiode über die Laufzeit der Förderung hinaus sicherzustellen.

## 2. INHALT DER AUSSCHREIBUNG

Der Fokus des Programms 2018 liegt bei **Umsetzungsprojekten**:

- neue Mikro-ÖV-Systeme (Neuerrichtung innovativer bedarfsorientierter (Klein)lösungen für den Personennahverkehr im ländlichen Raum) oder
- Erweiterungsmaßnahmen (Optimierung bereits bestehender Mikro-ÖV-Lösungen)

**Neue Mikro-ÖV-Systeme** sind neue Projekte, die als Bedienungsgebiet eine oder mehrere Gemeinden umfassen.

Die Förderung für diese Projekte umfasst maximal drei Betriebsjahre.

Folgende Rahmenbedingungen müssen zum Zeitpunkt der Einreichung (Stufe I) geklärt und erarbeitet sein:

- Betreiberkonstellation
- Bedienungsform
- Bedienungsgebiet
- Betriebszeit
- Fahrzeug, Transportkapazität
- Personal
- Tarifmodell
- Kunden-Service/Disposition
- Marketing/Information

Zusätzlich ist eine detaillierte Kostenschätzung (Betrieb, Marketing, etc.) und eine rechtliche Prüfung der Betreiberkonstellation (siehe Anhang zum Leitfaden „Rechtsrahmen der Personenbeförderung“) vorzulegen.

Die eingereichten Systeme müssen den Kernmerkmalen von Mikro-ÖV-Systemen entsprechen und die Art der Personenbeförderung muss einer der folgenden Kategorien zuordenbar sein:

### 1. Kraftfahrlinienverkehr

- Klassischer Linienbetrieb (Haltestelle zu Haltestelle) im Sinne des § 1 Abs. 1 KfVG
- Rufbussystem (Verkehr teils oder gänzlich von Anmeldungen abhängig) im Sinne des § 38 KfVG

### 2. Andere Form der **gewerbsmäßigen Personenbeförderung** im Sinne des § 3 GewerkeG

- Taxibasierende Lösung
- Anrufsammeltaxi
- Mietwagen-Einsatz

### 3. Andere Form der **nicht gewerbsmäßigen Personenbeförderung**

- Mit dem Einsatz von Mietwägen, Taxis oder Anrufsammeltaxis vergleichbare Lösung
- Andere Form des Personentransportes

**Erweiterungsmaßnahmen** eignen sich für Gemeindegebiete, in denen bereits Mikro-ÖV- Lösungen vorhanden sind, die optimiert werden können. Die förderbaren Erweiterungen können funktionaler, zeitlicher, räumlicher und organisatorischer Natur sein:

- Räumlich durch die Ausweitung des Bedienungsgebietes
- Zeitlich durch die Erweiterung der Betriebszeiten
- Organisatorisch durch die Änderung der Organisations- bzw. Betreiberstruktur
- Funktional durch die Verbesserung der Ausstattung des Fahrzeugs, etwa in Richtung Barrierefreiheit oder Gepäcktransport, Sicherheitsausstattung oder Umweltfreundlichkeit

Maßnahmen, die als Erweiterungsprojekte gefördert werden, setzen einen Nachweis des Bedarfs für die jeweilige Erweiterung voraus. Dieser muss im Rahmen der verpflichtenden Vorprüfung (Kapitel 4.2) durch die Antragsteller dargestellt werden. Eine Förderung der Erweiterungskosten bestehender Systeme ohne quantitative und qualitative Ausweitung des Angebotes ist nicht möglich.

Die Ausrichtung auf die Programmziele, eine detaillierte Kostenschätzung für die Erweiterungsmaßnahmen und eine klare Zuordnung nach Art der Personenbeförderung, wie für die neuen Mikro-ÖV-Systeme erforderlich, sind wesentliche Voraussetzungen für eine positive Bewertung der Einreichung.

Die Förderung für die Erweiterungsmaßnahmen umfasst maximal drei Betriebsjahre.

## **3. ADMINISTRATIVE HINWEISE ZUR AUSSCHREIBUNG**

### **3.1. Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte**

Antragsberechtigt als Fördernehmer für die **Umsetzungsprojekte** sind:

- Gebietskörperschaften auf Landes- und Gemeindeebene
- Zusammenschluss mehrerer Gebietskörperschaften
- kommunale Gesellschaften
- Vereine

Handelt es sich bei der Antragstellerin/dem 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 Ausschreibung des Programms „Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum 2018“ stehen max. EUR 700.000,00 an Fördermittel zur Verfügung.

### **3.3. Förderungsart, -höhe und -quoten**

Die Förderung erfolgt in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen (= sonstige Geldzuwendungen gem. ARR 2014 (siehe Punkt 3.9.)).

Förderungsart, -höhe und -quoten variieren je nach Förderungsgegenstand (Umsetzungsprojekte – als neue oder erweiterte Projekte). Die angeführten Prozentsätze sind Maximalbeträge, die auch unterschritten werden können.



Förderungsgegenstand	Förderquote	Förderhöhe
<b>Implementierung</b> neuer Mikro-ÖV-Systeme	<b>Förderung der Betriebskosten</b> Betriebsjahr 1 max. 50 % Betriebsjahr 2 max. 40 % Betriebsjahr 3 max. 30 %	min. EUR 5.000 (für drei Betriebsjahre)
<b>Erweiterung</b> von Mikro-ÖV-Systeme	<b>Förderung der Betriebskosten der Erweiterungsmaßnahme</b> Betriebsjahr 1 max. 50 % Betriebsjahr 2 max. 40 % Betriebsjahr 3 max. 30 %	min. EUR 5.000 (für drei Betriebsjahre)

Bei Erfüllung des Kriteriums (gemäß Kapitel 3.6) ist bei einem Umsetzungsprojekt eine Erhöhung der Förderquoten auf max. 50 % pro Betriebsjahr möglich.

### 3.4. Anerkennbare Kosten

Anerkennbare (förderbare) Kosten sind alle dem Projekt zurechenbaren Ausgaben bzw. Aufwendungen, die direkt, tatsächlich und zusätzlich (zum herkömmlichen Betriebsaufwand) für die Dauer der geförderten Projektstätigkeit entstanden sind.

Förderbare Betriebskosten sind Vollkosten des Betriebes, konkret:

- Personalkosten
- Investitionskosten (als Abschreibungen, Kfz- oder Leasingraten)
- sonstige Kosten (Sachkosten, Reisekosten, Drittleistungen)

Förderbar ist einerseits der **direkte leistungsbezogene Aufwand** im Falle von einer selbst bereitgestellten Verkehrsleistung. Dazu zählen:

- Personalaufwand (Lenker)
- Investition in das Fahrzeug (zB in den Fuhrpark) sind nicht direkt, sondern lediglich über die Förderung der jährlichen Betriebskosten (durch Abschreibung oder Leasingrate) förderbar
- Kraftstoff-, Wartung-, Reparatur-, Versicherungs-, Garagierungskosten, etc.

Bei einer Leistungsbestellung werden die Gesamtkosten gefördert.

Andererseits ist auch der **indirekte begleitende Aufwand** förderbar, der für einen reibungslosen und effizienten Betriebsablauf des Mikro-ÖV-Systems notwendig ist:

- Personalaufwand (Verwaltung)
- PR-, Marketing- und Werbekosten
- Ausrüstungs-, Telefon-, Mietkosten, etc.

Personalkosten (Personen, die direkt mit dem Projekt beschäftigt sind bzw. für das Projekt ausgeliehen werden) sowie darauf anfallende lohnabhängige Gemeinkosten sind nur förderbar, wenn sie zur Erreichung des Förderziels erforderlich sind (§ 37 ARR). Personalkosten dürfen nur bis zu jener Höhe als förderbare Kosten anerkannt werden, die dem Gehaltsschema des Bundes und der Reisegebührenvorschrift 1955, Nr. 133, für vergleichbare Bundesbedienstete entspricht (§ 34 Abs. I ARR) (siehe Anhang zum Leitfaden). Öffentliche Bedarfsträger können im Rahmen der Projekte nur ihre zusätzlich anfallenden Kosten geltend machen.

#### **Nicht förderbare Kosten sind**

- Kosten, die vor der Einreichung des Förderantrags angefallen sind
- Kosten, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem geförderten Vorhaben stehen

#### **Anerkennungstichtag**

Frühestmöglicher Stichtag für die Anerkennbarkeit ist gem. § 19 ARR 2014 das Datum der Projekteinreichung bei der Abwicklungsstelle SCHIG mbH.

Es gilt hierbei im Falle von Drittleistungen und Zulieferungen durch Dritte nicht der Leistungszeitraum bzw. das Lieferdatum, sondern das Rechnungsdatum.

Vergibt der Förderungsnehmer Aufträge (Dienstleistungs-, Bau-, oder Lieferaufträge) an Dritte und handelt es sich beim Förderungsnehmer um einen öffentlichen Auftraggeber oder einen zur Anwendung von Bestimmungen des BVergG verpflichteten Auftraggeber iSd § 3 BVergG, hat der Förderungsnehmer nachzuweisen, dass bei der Vergabe dieser Aufträge die Bestimmungen des BVergG eingehalten wurden bzw. nicht anwendbar sind.

Der Anteil an Bundesmitteln darf insgesamt 50 % nicht überschreiten.

### 3.5. Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung

Es kommen folgende Bewertungskriterien und folgendes Gewichtungsschema zur Anwendung:

	<b>Bewertungskriterien</b>	<b>Punkte</b>
<b>1</b>	<b>Qualität des Vorhabens</b>	<b>35</b>
1.1	Qualität der Planung (Ressourcen, Meilensteine, Aufwand- und Zeitplanung) und Beurteilung der Vollständigkeit, Nachvollziehbarkeit und Plausibilität	
1.2	Betreiberstruktur (Potential zur Umsetzung des Vorhabens und zur Überführung in einen nachhaltigen Betrieb nach Ende der Projektlaufzeit)	
1.3	Angemessenheit der Finanzplanung, Ökonomische Nachhaltigkeit	
1.4	Realisierungsnahe des Mikro-ÖV-Systems	
<b>2</b>	<b>Relevanz des Vorhabens</b>	<b>50</b>
2.1	Funktionaler Beitrag des Mikro-ÖV-Systems	
2.2	Erfüllung der Kernmerkmale des Mikro-ÖV-Systems	
2.3	Bewertung der dargestellten Leistungskennzahlen	
<b>3</b>	<b>Potential &amp; Effekte &amp; Gesamtkonzept</b>	<b>15</b>
3.1	Umwelt und Energieeffizienz	
3.2	Kundenorientierung/Kundennutzen, Einbindung Nutzerinnen und Nutzer	
3.3	Einbettung in das Gesamtverkehrssystem	
<b>Summe</b>		<b>100</b>

Projekte, die im Rahmen der Evaluierung durch die Jury weniger als 60 von 100 Punkten erreichen, werden als nicht förderwürdig eingestuft.

### 3.6. Kriterien Bonussystem

Eine Erhöhung der Förderquoten bei Einreichungen gemäß Kapitel 3.3 von Umsetzungsprojekten ist bei Erfüllung des folgenden Kriteriums möglich: **Bonus durch Umstieg auf Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb.** Die Anschaffung von neuen Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb erhöht die Förderquote auf 50 % der Gesamtkosten für das zweite und dritte Betriebsjahr.

Die Empfehlung, ob das eingereichte Projekt die Voraussetzungen für die prinzipielle Anwendung des Bonussystems ausreichend erfüllt, liegt bei der Expertinnen- und Expertenjury. Ob das Bonussystem bei der jährlichen Abrechnung im Einzelfall zur Anwendung gelangt, wird im Zuge der jährlichen Projektevaluierung entschieden.

### 3.7. Ergänzende Vorgaben und Hinweise

- Wird im Antrag auf Studien oder sonstige Vorarbeiten verwiesen, sind diese dem Antrag jedenfalls beizulegen.
- Angabe von weiteren Förderungen zum eingereichten Projekt: Detaillierte und umfassende Darlegung ALLER in Aussicht genommenen öffentlichen Mittel seitens der EU, Bundesländer, Kommunen oder österreichischen Programme.
- 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 schmälert keinesfalls die Förderchancen in der gegenständlichen Ausschreibung, sondern dient der Vermeidung von Doppelförderungen.
- Die Antragstellerin/der Antragsteller hat mittels Erklärung im Antragsformular zu bestätigen, dass für die im Rahmen des vorgelegten Projektantrags zur Förderung eingereichten Aktivitäten keine weiteren Bundesförderungen in Anspruch genommen werden/wurden, die kumuliert zu einer Überschreitung von 50 % an Bundesmitteln führen.
- Die Gesamtfinanzierung des Projektes muss bei Antragstellung durch entsprechende Finanzierungszusagen von Ländern, Gemeinden, Europäischer Union oder Dritten (zB durch Gemeinderatsbeschluss), inklusive beantragter Förderung dieses Ausschreibungsleitfadens, gesichert sein. Die Nichtvorlage derartiger Nachweise wird als Formalfehler betrachtet und führt zur Ablehnung des eingereichten Projektes.
- Für weitere Details wird auf das Excel-Sheet „*MikroOEV\_2018\_Förderung\_Leistungskennwerte*“ 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.
- Die Fördernehmerin/der Fördernehmer erklärt sich bereit, mit dem BMVIT und der SCHIG mbH zusammenzuarbeiten.

### 3.8. Rechtsgrundlagen

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

Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (BGBl. II, 208/2014 idgF, „ARR 2014“)

Die Grundlagen für die Personenbeförderung auf der Straße sind unter anderem in folgenden Gesetzen geregelt: Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen – Kraftfahrlineiengesetz (KfLG) sowie Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen – Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 (GelverkG).

### **3.9. Verpflichtungen der Fördernehmerinnen / Fördernehmer**

#### **Verpflichtung zur Konzessionsabfrage**

Zum Zeitpunkt der Projekteinreichung der Umsetzungsprojekte muss bereits eine Überprüfung, ob eine Konzession nach

- dem Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen – Kraftfahrliniengesetz (KflG)
- dem Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen – Gelegenheitsverkehrsgesetz (GelverkG)

erforderlich ist, erfolgt sein (siehe Anhang zum Leitfaden).

Damit eine flexible Bedienungsform dem Kraftfahrlinien- oder Gelegenheitsverkehrsgesetz zugeordnet werden kann, muss für jeden Einzelfall die konkrete Ausgestaltung der wesentlichen Angebotsmerkmale: regelmäßige Verkehrsbedienung, Linienführung, Ausgangs- / Endpunkt über bestimmte Haltestellen und Fahrplan überprüft werden.

Sollte eine Konzession nicht erforderlich sein, so ist dies glaubhaft zu machen (zB durch Vorlage einer fachlich qualifizierten Stellungnahme bzw. Bestätigung zur Nichterforderlichkeit einer Konzession).

Sollte für die Personenbeförderung eine Konzession erforderlich sein, so ist zur zweiten Einreichfrist am 29.04.2019 bzw. spätestens zum Zeitpunkt des Betriebsstartes eine Kopie der Konzession der Abwicklungsstelle zu übermitteln.

#### **Verpflichtung zur Nutzung der Erfassungs-App**

Um möglichst nutzerInnenorientierte, wirtschaftlich tragfähige und in der Umweltwirkung nachhaltige Mikro-ÖV-Lösungen zu gewährleisten, ist für diese Projekte eine kontinuierliche Projektevaluierung, -begleitung bzw. -beratung der Fördernehmerinnen und Fördernehmer vorgesehen.

Um das Analyse-, Evaluierungs- und Monitoringssystem zu verbessern und die Datenauswertung zu vereinfachen ist der Fördernehmer verpflichtet, die vom Fördergeber zur Verfügung gestellte Erfassungs- bzw. Evaluierungs-App zu nutzen. Die Hardware und die Software werden dem Fördernehmer über den Projektzeitraum von drei Betriebsjahren (und den drei folgenden Monaten) zur Verfügung gestellt.

Folgende Leistungskennwerte werden zB abgefragt:

Leistungskennwert	Dimension
jährliche Fahrzeug-Kilometerleistung	Kfz-Kilometer p.a.
Gesamtkosten je Fahrzeug-Kilometer	EUR 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\_2018\_Förderung\_Leistungskennwerte“

Die detaillierte Liste der aufzuzeichnenden und auszuwertenden Kennwerte wird im Zuge der Erstellung des Förderungsvertrages festgelegt.

### **Sonstige Verpflichtungen**

Alle Vorhaben sind so zu konzipieren, dass sie über die Laufzeit der Förderung des Vorhabens hinaus in den Dauerbetrieb übergehen können.

Da es ein deklariertes Programmziel ist, die wirtschaftliche Tragfähigkeit des beantragten Mikro-ÖV-Systems zu erreichen, ist ein allfälliger Überschuss (Gewinn oder positiver Saldo), der in einem – sämtliche Betriebsjahre umfassenden – Durchrechnungszeitraum anfällt, bis zur Höhe der gesamten Förderung aller Betriebsjahre, von der Fördernehmerin/vom Fördernehmer an die Abwicklungsstelle nach Aufforderung zurückzuzahlen.

## 4. VERFAHREN

### 4.1. Zeitplan

Im Vorfeld der Einreichung kann durch die Antragstellerinnen/Antragsteller das Beratungsangebot der SCHIG mbH zur Abklärung der Anforderungen und Vorgaben genutzt werden.

31.10.2018	Start der Ausschreibung
27.03.2019	Ende der <b>Einreichfrist Stufe I</b> für Projektanträge bei der SCHIG mbH – elektronische Einreichung
10.04.2019	Schriftliche Information zum Ergebnis der Vorprüfung durch die SCHIG mbH
29.04.2019	Ende der <b>Einreichfrist Stufe 2</b> für Projektanträge bei der SCHIG mbH – elektronische UND schriftliche Einreichung
August 2019	Bekanntgabe der Ergebnisse & Versendung Förderangebot

### 4.2. Einreichung

Für die Umsetzungsprojekte handelt es sich um ein zweistufiges Verfahren mit zwei gestaffelten Einreichfristen. Voraussetzung für die Einreichung im Rahmen der Stufe 2 ist die positive Absolvierung der Stufe 1.

**Einreichung Stufe I:** Ziel ist es, durch diese erste Stufe die Qualität der final eingereichten Anträge zu erhöhen und damit die Chancen der Antragstellerin/Antragsteller zu verbessern. Für die erste Stufe der Einreichung sind folgende Unterlagen **elektronisch bis zum 27.03.2019** zu übermitteln:

- Antragsformular
- Berechnungsformular („MikroOEV\_2018\_Förderung\_Leistungskennwerte“) für Finanzierung, Förderung und Leistungskennwerte

Diese Unterlagen werden durch Expertinnen und Experten der SCHIG mbH evaluiert. Im Laufe dieses Prozesses können Auflagen für die weitere Antragstellung (Stufe 2) definiert werden. Des Weiteren können bei Bedarf potenzielle Antragstellerinnen/Antragsteller persönliche Beratungsgespräche mit der SCHIG mbH nutzen. Bis zum 10.04.2019 erhalten die Antragstellerinnen/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 **elektronisch UND schriftlich** (Poststempel) **bis zum 29.04.2019** erforderlich:

- Antragsformular
- Berechnungsformular („MikroÖEV\_2018\_Förderung\_Leistungskennwerte“) für Finanzierung, Förderung und Leistungskennwerte
- Kopie einer Konzessionsurkunde ODER Bestätigung zur Nichterforderlichkeit einer Konzession
- Handelt es sich beim Einreicher nicht um eine Gebietskörperschaft oder einen Zusammenschluss mehrerer, so ist eine Unterstützungserklärung der betroffenen und involvierten Gebietskörperschaft notwendig.

Zum Zeitpunkt der Projekteinreichung (Stufe 2) muss rechtlich bereits geklärt sein, ob eine Konzession nach

- dem Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen – Kraftfahrlineiengesetz (KfllG) oder
- dem Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen – Gelegenheitsverkehrsgesetz (GelverkG)

erforderlich ist.

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 I durch die Abwicklungsstelle vorliegt, werden aus Formalgründen abgelehnt.

Die oben genannten Dokumente stehen auf der Homepage der SCHIG mbH zum Download bereit: <https://www.schig.com/mikro-oev-2018/>

Die vollständigen Förderungsanträge sind an die SCHIG mbH zu übermitteln.

Übermittlung **per E-Mail elektronisch** an:

[mikrooev@schig.com](mailto:mikrooev@schig.com)

Übermittlung **im Original (Hardcopy)** an:

SCHIG mbH | zH Frau DI Ute Estermann  
Lassallestraße 9b, 1020 Wien



### 4.3. 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. Alle formal richtigen und vollständigen Anträge durchlaufen im zweiten Schritt die fachliche Evaluierung nach den unter Kapitel 3.5. erläuterten Bewertungskriterien durch Expertinnen und Experten (= Evaluatorinnen und Evaluatoren), 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 und Evaluatoren konsensual eine Förderempfehlung aussprechen bzw. eine Rankingliste der eingereichten Projekte erstellen. Das Juryergebnis wird an das BMVIT übermittelt, welches die Förderentscheidung trifft. Danach werden alle Antragstellerinnen/Antragsteller von der SCHIG mbH schriftlich über das Ergebnis informiert.

### 4.4. Vertragserrichtung

Im Falle der Gewährung einer Förderung wird ein Förderungsvertrag gemäß § 24 ARR errichtet. Diesem muss die Antragstellerin/der Antragsteller innerhalb von 6 Wochen schriftlich zustimmen, andernfalls gilt das Förderangebot als widerrufen (§ 23 Abs. 4 ARR).

### 4.5. Datenverwendung, Berichtswesen und Öffentlichkeitsarbeit

Für das gegenständliche Programm gelten die Vorgaben zur Berichtslegung und projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit des BMVIT.

Bei der projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit ist insbesondere darauf zu achten, den Fördergeber (BMVIT) als Programmauftraggeber des gegenständlichen Förderprogramms, durch das Anbringen von Logos (online abrufbar unter: <https://www.bmvit.gv.at/presse/bildmaterial/logo/>) auf den umgesetzten Projekten (bspw. Fahrzeugen, etc.) entsprechend sichtbar und kenntlich zu machen.

Medieninformationen (Presseinformationen, Presseaussendungen, etc.) und Publikationen zum Projekt/Werk müssen dem BMVIT und der SCHIG mbH zur Kenntnis gebracht werden. Sie müssen den folgenden Passus enthalten: *„Dieses Projekt wurde aus Mitteln des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) gefördert und im Rahmen des Programms „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ - abgewickelt durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) - durchgeführt.“*

Publizierbare Berichte enthalten in geraffter Form redaktionell aufbereitete Ergebnisse sowie Eckdaten des Projektes. Mustervorlagen für das Programm „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ erhalten Sie bei Vertragserrichtung.

Die Verwertungsrechte der Projektergebnisse gehen auf den Fördergeber BMVIT über.

Der Projekteinreicher nimmt gemäß § 27 ARR zur Kenntnis, dass die Abwicklungsstelle SCHIG mbH gemäß Art. 6 Abs. 1 Buchstabe b DSGVO berechtigt ist, alle mit diesem Antrag erhobenen personenbezogenen und sonstigen Daten zum Zwecke der Antragsbearbeitung sowie zur Vorbereitung und dem Treffen der Förderentscheidung zu verarbeiten, zu speichern, und an Dritte, wie insbesondere an das BMVIT als Fördergeber, an Jurymitglieder sowie die Betreiber der Erfassungs-App (siehe Punkt 3.10), zu übermitteln. Die eingereichten Dokumente bzw. einzelne Daten aus diesen Dokumenten werden nur den mit der Abwicklung der Förderung betrauten Stellen zur Kenntnis gebracht, soweit dies für die Zwecke der Abwicklung notwendig ist. Alle beteiligten Personen sind zur Vertraulichkeit und Einhaltung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen verpflichtet.

Die Abwicklungsstelle SCHIG mbH ist weiters berechtigt, mit Dritten (zB angeführte Partner, andere Förderstellen, etc.) unter Bezugnahme auf die im Förderantrag enthaltenen Angaben Kontakt aufzunehmen, um diese Angaben zu überprüfen. Bei Maßnahmen zu Kommunikation & Information sind die entsprechenden Belege (Folder, Publikationen, Plakate u.dgl.) sowohl als Belegexemplare als auch als digitale Files an die SCHIG mbH zu übermitteln. Informationen auf Webseiten sind ebenfalls bekannt zu geben.

Die erhobenen Daten und Unterlagen werden entsprechend den gesetzlichen Aufbewahrungsfristen (§ 24 ARR) gespeichert bzw. aufbewahrt und danach gelöscht, soweit nach Ablauf dieser Fristen kein Grund für die weitere Speicherung gegeben ist.

## 5. KONTAKT UND BERATUNG

### Programmauftrag und -verantwortung

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT),  
Abteilung II/Infra4 – Gesamtverkehr, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Kontaktpersonen:

DI Franz Schwammenhöfer oder DI Florian Matiassek

E-Mail: [franz.schwammenhoefer@bmvit.gv.at](mailto:franz.schwammenhoefer@bmvit.gv.at)

Tel.: +43 | 71162 65 1701

### Abwicklung und Beratung

Mit der Förderungsabwicklung des vorliegenden Programms ist gemäß § 38 ARR folgende Abwicklungsstelle beauftragt:

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

Kontaktpersonen:

DI Ute Estermann                      Tel.: 01 812 73 43-1314

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

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