

Bekanntmachung

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Förderrichtlinie

„Von Tür zu Tür“

Eine Mobilitätsinitiative für den Öffentlichen Personenverkehr der Zukunft

Vom 10. Januar 2011

1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Zuwendungszweck

Die Bundesregierung sieht im Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) einen wichtigen Baustein zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität. Busse und Bahnen entlasten Ballungsräume vom motorisierten Individualverkehr. Ein umweltfreundlicher und energieeffizienter ÖPV trägt maßgeblich zur Entlastung der Umwelt (z.B. CO₂, Feinstaub, Lärm, Reduzierung von Verkehrsflächen) sowie der Straße bei. Etwa 28 Millionen Menschen nutzen in Deutschland jeden Tag den ÖPV und vermeiden damit täglich rund 19 Millionen Pkw-Fahrten.

Vor dem Hintergrund knapper werdender Energieressourcen und steigender Energiepreise, des demographischen Wandels und sich verändernder Raumstrukturen mit Verschiebungen in der Bevölkerungsdichte ist die Erhaltung eines funktionierenden, zukunftssicheren und sozial nachhaltigen ÖPV von besonderem nationalem und öffentlichem Interesse. Dies gilt insbesondere für bestimmte Personengruppen wie ältere Menschen und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen. Ziel ist eine größere Unabhängigkeit vom eigenen Auto zu erreichen, ohne dass die individuelle Mobilität des Einzelnen eingeschränkt wird. Die genannte nationale Zielsetzung korrespondiert stark mit der Forderung der Europäischen Union nach der Einführung von intelligenten Verkehrssystemen (IVS) und dem hierzu entwickelten IVS-Aktionsplan (Richtlinie 2010/40/EU).

Mit der Forschungsinitiative „Von Tür zu Tür – eine Mobilitätsinitiative für den Öffentlichen Personenverkehr der Zukunft“ will das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) zu einer nachhaltigen und bezahlbaren Mobilität im ÖPV beitragen. Die Initiative versteht sich als förderpolitische Ergänzung und Fortführung der Förderaktivitäten der letzten Jahre wie z. B. „Integrierte Mobilitätsinformationsdienstleistungen“, in denen die Entwicklung telematikgestützter Informationsdienstleistungen für eine bessere Mobilität von Menschen und einen effizienteren Transport von Gütern im Vordergrund standen. Ebenso soll mit der Förderbekanntmachung ein wesentlicher Forschungs- und Entwicklungsbeitrag zur Vorbereitung der Umsetzung des IVS-Aktionsplans geleistet werden.

Der ÖPV versteht sich zunehmend als Mobilitätsanbieter für die gesamte Wegekette zwischen Start und Ziel, d.h. von Tür zu Tür. Das soll in gleicher Weise geschehen wie im Individualverkehr. Die Autofahrer haben sich daran gewöhnt, von intelligenten Navigationssystemen ohne eigenes aktives Eingreifen kontinuierlich über den Reiseverlauf und mögliche Störungen informiert und sicher und einfach von Tür zu Tür geleitet zu werden. Diese Erwartung der Fahrgäste soll auch vom ÖPV erfüllt werden können.

Dem einzelnen Fahrgast im ÖPV sollen auf seiner Reise dynamisch personalisierte Reiseauskünfte über seine augenblickliche Verkehrsverbindung bereitgestellt werden. Verkehrsunternehmen werden durch solche Dienste ihr bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot und damit die Attraktivität des ÖPV insgesamt wesentlich verbessern können.

Durchgängige Reiseinformationen können allerdings nur dann bereitgestellt werden, wenn die am ÖPV beteiligten Unternehmen in der Lage sind, ihre aktuellen Verkehrslageinformationen untereinander auszutauschen. Die Voraussetzung für diesen Datenaustausch sind offene Kommunikationsstandards. Diese Standards werden in dem eigenständigen, von der Mobilitätsinitiative „Von Tür zu Tür“ unabhängigen Forschungsvorhaben „IP-KOM-ÖV“ unter der Federführung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) entwickelt mit dem Ziel, in Regelwerken und europäischen Normen umgesetzt zu werden. Berücksichtigung findet darüber hinaus insbesondere die VDV – Kernapplikation. Ein Zugriff auf die zur Standardisierung bereitgestellten Dokumente des Projektes IP-KOM-ÖV (Internetprotokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr) wird vom VDV sichergestellt.

1.2 Rechtsgrundlage

Geplante Vorhaben können im Rahmen dieser Bekanntmachung nach Maßgabe der BMWi-Standardrichtlinien für Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis und der Verwaltungsvorschriften zu § 23 und § 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) durch Zuwendungen gefördert werden. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Basis dieser Förderbekanntmachung ist das 3. Verkehrsforschungsprogramm der Bundesregierung „Mobilität und Verkehrstechnologien“ (April 2008).

2 Gegenstand der Förderung

Im Mittelpunkt der Fördermaßnahmen steht die Navigation des Fahrgastes entlang seiner individuellen Reiseroute im ÖPV von Tür zu Tür. Personalisierte Navigationsdienste mit aktuellen Informationen zum ÖPV und Fußgängerverkehr unterstützen eine flexible und den aktuellen Verkehrsbedingungen angepasste Orientierung bei der persönlichen Mobilität. Bei Fahrplanabweichungen sollen dem ÖPV-Kunden zuverlässige Alternativen angeboten werden, die ihn schnell und sicher zu seinem gewünschten Ziel führen.

Mit der Integration von Verkehrs- und Ortsinformationen in existierenden Routingsystemen werden im ÖPV neue Nutzungsmöglichkeiten mobiler End- bzw.

Navigationsgeräte erschlossen. Der Verkehrsteilnehmer kann somit im ÖPV z.B. über sein eigenes Mobiltelefon aktuell und unkompliziert auf seinem Weg informiert und begleitet werden. Er soll von seiner aktuellen Position zu einer nahegelegenen oder frei wählbaren Haltestelle und von der Zielhaltestelle zu seinem Ziel (Fußgänger-Routing) geleitet werden. An den Haltestellen bzw. Umsteigestationen soll er sich mit Hilfe des Navigationssystems bis zu seinem Ziel orientieren können. Für die Anwendung in geschlossenen Räumen müssen zuverlässige technische Lösungen für die exakte Positionsbestimmung entwickelt werden (Inhouse-Routing).

Die als Ergebnis der Projekte bereitgestellten Navigationsdienste sollen deutlich über den aktuellen Stand der Technik hinausgehen. Sie sollen die in der Initiative „Metadatenplattform“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genannten Zielsetzungen (z.B. Vernetzung relevanter Akteure, Zugriffsmöglichkeiten auf bestehende Daten und Informationen Dritter auf Basis standardisierter Schnittstellen / Protokolle) für den ÖPV unterstützen.

Für eine bessere Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger in einem Navigationssystem ist eine lückenlose Information entlang der Wegekette von Tür zu Tür notwendig. Insbesondere müssen Schnittstellen und Protokolle für den Informationsübergang zwischen den Verkehrsmitteln besonders betrachtet und definiert werden. Die Verknüpfung verschiedener Informationsdienste zu einer durchgängigen Informationskette ist die Grundlage für eine verlässliche und barrierefreie Mobilität im ÖPV.

Gefördert werden insbesondere anwendungsorientierte FuE-Verbundprojekte mit Schwerpunkt der Kundenorientierung, wie z.B.:

- Integration dynamischer Fahrgastinformationen in Navigationssysteme
 - Entwicklung von Schnittstellen zum Austausch von Daten des ÖPV und Daten vorhandener Routingsysteme
 - Bereitstellung individueller Fahrplaninformationen
 - Bereitstellung dynamischer Störungsinformationen (Fahrplanabweichungen, Störungen und Unfälle im Verkehrsnetz)
- Berücksichtigung von Informationen für Fußgänger-Routing (zu Verkehrsknotenpunkten wie Bahnhof und Flughafen, sowie „letzter Meile“) mit georeferenzierten Daten
 - Digitalisierung von Fußwegen innerhalb großer Umsteigestationen unter Einschluss der Betreiberinteressen.
 - Bereitstellung und Integration der lokalen Haltestelleninformationen
 - Sicherung der Anschlüsse für Übergänge an Umsteigeplätzen (Fernverkehr / Nahverkehr, unterschiedliche Verkehrsmittel etc.)
- Spezielle Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen
 - Erweiterung und Pflege bestehender digitaler Karten- und Datenbanken um zusätzliche Attribute
 - Bereitstellung von Informationen für Sehbehinderte

- Integration des elektronischen Fahrgeldmanagements unter Berücksichtigung des Standards VDV - Kernapplikation
 - Entwicklung von Raumerfassungssystemen für Fahrgäste zur Unterstützung personalisierter Dienste und des Fahrgeldmanagements
- Integration von Notruffunktionen in bestehende Informationsdienste.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind insbesondere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen mit Sitz und Ergebnisverwertung in Deutschland. Forschungseinrichtungen, die gemeinsam von Bund und Ländern grundfinanziert werden, kann nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Projektförderung für ihren zusätzlichen Aufwand bewilligt werden.

Die Bekanntmachung richtet sich vorrangig an Unternehmen der Verkehrswirtschaft, insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen (KMU), und an wissenschaftliche Einrichtungen.

Hinsichtlich der KMU gilt die seit dem 01.01.2005 gültige Definition der EU – Kommission für Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen. Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0119 – unter <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmwi/pdf/0119.pdf> entnommen werden.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Vorhaben können gefördert werden

- wenn sie sich hinsichtlich der Themenstellung und der FuE-Ziele in den Rahmen der dargestellten Fördermaßnahme einordnen lassen,
- wenn an der Förderung ein erhebliches Bundesinteresse besteht und
- wenn die Vorhaben mit einem technisch-wirtschaftlichen Risiko verbunden sind.

Die Vorhaben selbst dürfen noch nicht begonnen worden sein.

Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation sowie ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten zur Durchführung des Projektes verfügen. Sie müssen die Gewähr für eine ordnungsgemäße Mittelverwendung nachweisen.

Angesichts der komplexen Aufgabenstellung ist im Regelfall ein interdisziplinäres Vorgehen sowie eine enge, auch branchenübergreifende Zusammenarbeit von Unternehmen (Betreiber, Hersteller, Dienstleister) und wissenschaftlichen Einrichtungen erforderlich. Die Beteiligung von Partnern mit der Möglichkeit zur Umsetzung der Ergebnisse und Demonstration ist zu empfehlen.

Verbundprojekte können gefördert werden, wenn die Verbundpartner abgestimmt arbeitsteilig und interdisziplinär die Problemstellung bearbeiten wollen. Die Partner eines „Verbundprojekts“ haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung muss eine grundsätzliche Übereinkunft der Kooperationspartner über bestimmte vom BMWi vorgegebene Kriterien nachgewiesen werden. Einzelheiten können einem BMWi-Merkblatt - Vordruck 0110 – (unter <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmwi/pdf/0110.pdf>) entnommen werden.

Es werden überschaubare und praktikable Konsortien erwartet. Die Federführung sollte in der Regel bei einem durchsetzungsfähigen Praxispartner mit verkehrlichen Umsetzungsinteressen liegen.

Zuwendungsempfänger müssen bereit sein, in öffentlich zugänglichen Seminaren über die Forschungsergebnisse zu berichten. Ein öffentlichkeitswirksamer Informationsaustausch ist anzustreben.

Antragsteller sollen sich - auch im eigenen Interesse - im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Sie sollen prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens ergänzend ein Förderantrag bei der EU gestellt werden kann. Das Ergebnis der Prüfung soll im nationalen Förderantrag kurz dargestellt werden.

Des Weiteren besteht die Möglichkeit der Förderung deutscher Antragsteller im Rahmen von transnationalen Kooperationsprojekten, die durch ERA-NET TRANSPORT (www.transport-era.net) oder DEUFRAKO (www.deufrako.org) unterstützt werden. Ein für diese Projekte ggf. höherer Koordinierungsaufwand wird in der Entscheidung über den Umfang der Förderung berücksichtigt.

Die Durchführung von Projekten im Rahmen von europäischen Kooperationen ist grundsätzlich möglich; allerdings können dabei nur deutsche Zuwendungsempfänger gefördert werden.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Die Zuwendungen können im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt werden.

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten, die in der Regel - je nach Anwendungsnähe des Vorhabens - bis zu 50% anteilfinanziert werden können. Nach BMWi-Grundsätzen wird eine angemessene Eigenbeteiligung – grundsätzlich mindestens 50% der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten – vorausgesetzt.

Bemessungsgrundlage für Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben (bei Helmholtz-Zentren und der Fraunhofer-Gesellschaft - FhG - die

zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten), die individuell bis zu 100% gefördert werden können.

Die Bemessung der jeweiligen Förderquote muss den Gemeinschaftsrahmen der EU-Kommission für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation (FEul-Beihilfen) berücksichtigen. Dieser Gemeinschaftsrahmen lässt für Kleine und Mittlere Unternehmen (KMU) differenzierte Aufschläge zu, die ggf. zu einer höheren Förderquote führen können.

Für die Projekte wird eine maximale Laufzeit von vier Jahren festgelegt.

Das BMWi beabsichtigt – vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln – für diese Fördermaßnahme bis zu 25 Mio. Euro Fördermittel zur Verfügung zu stellen.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Kostenbasis werden grundsätzlich die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des BMBF an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft für FuE-Vorhaben (NKBF98).

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Ausgabenbasis werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) bzw. für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (ANBest-Gk) und die Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF98), die auch durch das BMWi für Fördermaßnahmen nach dieser Bekanntmachung angewendet werden.

7 Verfahren

7.1 Einschaltung eines Projektträgers und Anforderung von Unterlagen

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMWi seinen Projektträger

TÜV Rheinland Consulting GmbH
Projektträger Mobilität und Verkehrstechnologien (PT MVt)
Am Grauen Stein
51105 Köln
beauftragt.

1. Ansprechpartner ist für fachliche Belange

Herr Reinhard Littmann

- Tel.: 0221/806-4167, Fax: 0221/806-3496
- E-Mail: reinhard.littmann@de.tuv.com

2. Ansprechpartner ist für administrative Belange

Frau Eva Ott

- Tel.: 0221/806-4168, Fax: 0221/806-3496
- E-Mail: eva.ott@de.tuv.com

Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse <http://www.tuvpt.de/service/antragsunterlagen.html> abgerufen oder unmittelbar beim Projektträger angefordert werden.

Zur späteren Erstellung von förmlichen Förderanträgen ist das elektronische Antragssystem „easy“ zu nutzen: <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/download.html>.

Bitte berücksichtigen Sie bei Zuschriften das Stichwort Bekanntmachung „Von Tür zu Tür“ im Betreff.

7.2 Zweistufiges Förderverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig angelegt.

7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind dem Projektträger PT MVt

bis spätestens 30. April 2011

zunächst Projektskizzen von maximal 10 Seiten in schriftlicher und elektronischer Form auf dem Postweg vorzulegen (Datum des Poststempels). Bei Verbundprojekten sind die Skizzen in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden.

Den Projektskizzen ist eine Darstellung mit folgender Gliederung beizufügen:

Deckblatt (einseitig)

- Stichwort, evtl. Akronym (max. 15 Zeichen)
- Langfassung der Projektbezeichnung (max. 250 Zeichen)
Daten Federführer (Organisation, Anschrift, Name Projektleiter, Telefon, Telefax, E-Mail)
- Aufzählung der beteiligten Partner, Konsortium
- Kurzbeschreibung des Projektansatzes (max. 1200 Zeichen)
- Ggf. Hinweise und Begründung zur Vertraulichkeit von Angaben in der Skizze
- Datum / Firmenstempel / Unterschrift (Federführer)

Beschreibung der Projektidee (max. neun Seiten)

1. Problembeschreibung

- Problemdarstellung und Bewertung
- Beitrag zur Umsetzung der Förderbekanntmachung und des FuE Programms

2. Neuheit und Attraktivität des Lösungsansatzes

- Praktische und wissenschaftliche Ausgangssituation
- Neuheit im Vergleich zu laufenden Aktivitäten
- Forschungsleitende Hypothese(n)
- Potential des Lösungsansatzes für das beschriebene Problem
- Abschätzung der Kosten/Nutzen Aspekte

3. Grobes Projektkonzept
 - Projektschwerpunkte, FuE Inhalte
 - Beiträge der einzelnen Partner
4. Plausibilität des Umsetzungskonzeptes
 - Organisatorische und finanzielle Absicherung zur Markteinführung
 - Einbindung von Nutzern / Betreibern – Einführungs- und Diffusionsstrategien
 - Vorgehen zur Lösung von Konflikten mit Rahmenbedingungen (Feldversuch)
5. Eigenevaluation
 - Konzept für eine Eigenevaluation, begründete Auswahl relevanter Kriterien
 - Zielvereinbarung zu quantifizierbaren verkehrlichen Wirkungen, die möglichst im Rahmen eines Feldversuchs nachzuweisen ist
 - Erläuterung wie die Zielvorgaben bzw. Wirkungsanalyse berechnet wurden und zukünftig nachgewiesen werden sollen
6. Potentiale der Kooperationspartner
 - Stellung des Federführers
 - Expertise der Partner (kurz)
7. Laufzeit und Finanzierungskonzept, Aufteilung auf die Partner
8. Absichtserklärungen aller Projektpartner über die geplante Mitwirkung und die Übernahme des Eigenfinanzierungsanteils
9. Erklärung, dass die Projektidee im Rahmen keiner anderen Bekanntmachung des Bundes zur Förderung eingereicht wurde.

Aus der Vorlage einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch auf Förderung abgeleitet werden.

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Programmbezug und Forschungsrelevanz
- Innovationsgehalt des vorgeschlagenen Lösungsweges im Verhältnis zum Stand von Wissenschaft und Technik
- Berücksichtigung von und Beitrag zur Standardisierung der Kommunikation im ÖPV
- Erfolgsaussichten für eine praktische Demonstration der Ergebnisse
- Wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten des Vorhabens bzw. seiner Teilprojekte (z.B. Chancen der Marktdurchdringung, Übertragbarkeit der Ergebnisse)
- Verwertungskonzept
- Qualifikation der Antragsteller und Vorliegen einschlägiger Vorerfahrungen
- Schlüssigkeit und Effizienz der Arbeits- und Projektplanung, Angemessenheit zwischen Aufwand und Ziel
- Schlüssigkeit der Projektkonzeption und effizientes Projektmanagement, insbesondere bei Verbundprojekten.

Auf der Grundlage der Bewertung werden dann die zur Förderung geeignet erscheinenden Projektideen ausgewählt. Das Ergebnis wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt.

Der Antragsteller hat keinen Rechtsanspruch auf Rückgabe seiner eingereichten Projektskizze.

7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Einreicher von positiv bewerteten Projektskizzen aufgefordert (bei Verbundprojekten in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator) einen förmlichen Förderantrag vorzulegen, über den nach abschließender Prüfung entschieden wird. Sollten die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nicht ausreichen, um alle positiv bewerteten Vorhaben zu fördern, stehen die Förderanträge im Wettbewerb untereinander. Unter Anwendung der oben genannten Kriterien erfolgt eine Prioritätensetzung.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO sowie §§ 48 bis 49a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen sind.

8 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinien treten mit dem Datum ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Bonn, den 10. Januar 2011

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Im Auftrag

Dr. Siegfried Meuresch