

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	04.07.2017	öffentlich	Beschlussfassung

Land.Digital - Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume

I. Beschlussantrag

Die Verwaltung wird beauftragt, die vorliegende Projektskizze zum Modell- und Demonstrationsvorhaben „Land.Digital: Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) einzureichen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) hat ein Modell- und Demonstrationsvorhaben „Land.Digital: Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ ausgeschrieben. Mit der Förderung sollen innovative Ansätze unterstützt werden, die zeigen, wie digitale Anwendungen die Lebens- und Arbeitsverhältnisse in ländlichen Räumen verbessern können. Probleme in ländlichen Räumen sollen mittels der intelligenten Nutzung und Vernetzung von Informations- und Kommunikationstechnologien gelöst und übertragbare Einzellösungen entwickelt werden. Unter anderem werden auch Vorhaben gefördert, die zu einer Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum beitragen.

Im Zuge des Modellprojekts Geislingen arbeitet die Verwaltung an einem Konzept, soziale Fahrdienste und Krankenfahrten in den ÖPNV zu integrieren. Des Weiteren sollen sämtliche Fahrten des ÖV über eine Mobilitätszentrale koordiniert werden. Hierfür ist eine spezielle Software unabdingbar.

Da sich das Projekt der BLE auf Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume bezieht, stehen wir mit Herrn Dr. Schiefelbusch (fachliche Begleitung des Modellprojekts Geislingen von Seiten der NVBW) in Kontakt. Eine Möglichkeit besteht darin, das Modellprojekt Geislingen und das Projekt Digitalisierung für ländliche Räume zu verbinden und sich dadurch beispielsweise spezielle Softwareanwendungen zur Vernetzung der sektorübergreifenden Verkehre (ÖPNV-Gesundheitswesen) fördern zu lassen.

Für den Fall der Teilnahme wäre es aus Sicht der Verwaltung zielführend, eine befristete Projektstelle für dieses Projekt zu schaffen. Denkbar wäre beispielsweise

eine EG 11 Stelle im Umfang von 80% (über 2 Jahre, alternativ 100% über 1,5 Jahre), die über das Projekt gefördert wird und beim Filsland Mobilitätsverbund angesiedelt wird.

Die Gesamtausgaben für den Landkreis würden sich auf rund 150.000 Euro belaufen (Projektstelle + Koordinationsaufwand), wovon 80% durch das BLE gefördert werden (entsprechend 30.000 Euro Eigenanteil für max. 36 Monate).

Die Projektumsetzung würde in Zusammenarbeit mit Herrn Dr. Schiefelbusch (NVBW) und dem Lehrstuhl für Wirtschaftsinformatik der Universität Stuttgart erfolgen.

Der Förderzeitraum des Projekts beträgt max. 36 Monate (Beginn frühestens Oktober 2017, Ende spätestens 31.12.2020) und die Zuwendungssumme beträgt maximal 200.000 Euro bei einer Förderquote von 80%. Die Landkreisverwaltung und die Kooperationspartner streben eine Projektdauer von 24 Monaten (01.01.2018-31.12.2019) an.

Die UVA-Mitglieder wurden mit Mail vom 18.5.2017 über die Fördermöglichkeit vorab informiert. Damals wurde der Ausschlussstermin 31.5.2017 für die Abgabe der Projektskizze genannt. Dieser wurde in der Folge jedoch verlängert und ist jetzt spätestens Anfang Juli 2017 einzureichen. Dieser Antrag ist für den Landkreis noch nicht abschließend verbindlich. Die Projektskizze wird von Mitarbeitern der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung geprüft und inhaltlich bewertet. Anschließend (vsl. Im Herbst 2017) werden die Interessenten von der Bewilligungsbehörde aufgefordert, einen verbindlichen und formellen Förderantrag zu stellen.

Die Projektskizze ist in Anlage beigefügt.

III. Handlungsalternative

Die Landkreisverwaltung wird die Projektskizze zum Modell- und Demonstrationsvorhaben „Land.Digital: Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ nicht einreichen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Die Einreichung der Projektskizze hat zunächst keine finanziellen Auswirkungen auf den Landkreis, da der verbindliche Förderantrag erst nach einem positiven Bescheid gestellt werden kann. Die erforderlichen Komplementärmittel des Landkreises werden vorsorglich unter PSK 54 70 01 00 00 4271000 in der Anmeldung für den Haushalt 2018 und 2019 berücksichtigt.

Es handelt sich hierbei um eine Freiwilligkeitsleistung des Landkreises. Diese ist auf den genannten Projektzeitraum zur Unterstützung des Modellvorhabens Geislingen begrenzt und hat daher hinsichtlich der Personalkosten keine Folgewirkung auf

kommende Haushalte.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft des Gesundheitswesens und des Tourismus	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Gesundheitsvorsorge und -förderung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat

**Anlage 1: Projektskizze über die Durchführung von Modell- und Demonstrationsvorhaben (MuD-Vorhaben)
„Land.Digital - Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung**

An die
Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
Referat 325 – Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung
Deichmanns Aue 29
53179 Bonn

Eingangsstempel der BLE

Aktenzeichen (wird von der BLE ausgefüllt)
--

Die Projektskizze kann nur bearbeitet werden, wenn sie einschließlich Vorkalkulation fristgerecht in zweifacher Ausfertigung postalisch eingereicht wurde. Weitere ergänzende Unterlagen können beigelegt werden. Die Projektskizze soll parallel zur postalischen Übersendung nachrichtlich auch als Textdokument per E-Mail mit dem Betreff „BULE – Land.Digital 2017“ an land.digital@ble.de übersendet werden.

Skizzeneinreicher/in

Initiative / Organisation / Unternehmen, Rechtsform Landkreis Göppingen	Ausführende Stelle und Projektleitung Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	
Straße, Hausnummer Lorcher Straße 6	PLZ, Ort, Bundesland 73033 Göppingen, Baden-Württemberg	
E-Mail j.wienecke@landkreis-goepingen.de	Telefon 07161 202-301	Ggf. Adresse des Internet-Auftritts www.landkreis-goepingen.de

Sofern die Förderung für ein Element eines größeren Gesamtvorhabens beantragt wird, sind die Angaben (Beschreibung, Kosten, Finanzierung etc.) nur auf das zur Förderung eingereichte Element zu beziehen.

Titel des Vorhabens: [GesundMobil - IT-gestütztes integriertes Mobilitätskonzept für ÖPNV und Gesundheitswege.](#)

Region bzw. Kommune, in der das Vorhaben umgesetzt werden soll: [Landkreis Göppingen.](#)

Planungszeitraum: vom [01.01.18](#) bis [31.12.19](#)
(Beginn frühestens Oktober 2017, Ende spätestens 31.12.2020)

Finanzierung (bezogen auf das zur Förderung eingereichte Element):

Gesamte Ausgaben bzw. Kosten in €:	170.000 €
Beantragte Fördermittel in €:	136.000 €
Eigenmittel (mind. 20%, Unternehmen 40%) in €:	34.000 €
Ggf. zugesagte Drittmittel in €:	
Beantragte Förderquote in %:	80 %

*Förderfähig sind bis zu einem Gesamtbetrag von maximal **200.000 Euro** für alle teilnehmenden Zuwendungsempfänger insbesondere die in Punkt 3 der Bekanntmachung Nr. 08/17/32 genannten Ausgaben bzw. Kosten.*

Technologie und Bandbreite (in Mbit/s) des verfügbaren Internetanschlusses: [50](#)

Projektskizze

Bitte füllen Sie ALLE Punkte aus. Fehlende oder unzureichende Antworten führen ggf. zu einer Abwertung. Die folgenden Antworten 1 bis 10 (ohne Anhänge) sollten insgesamt MAXIMAL 8 SEITEN umfassen.

1. Darstellung der Ausgangssituation, des Bezugs zum ländlichen Raum und der Herausforderungen in Ihrer Region/Kommune: Welche konkreten Probleme und Bedarfe soll Ihr Vorhaben lösen?

Der Antrag ist als gemeinsamer Antrag von NVBW, Landkreis Göppingen und der Universität Stuttgart zu verstehen. Die Angaben zu Frage 1-4, 6-7 und 9 sind in allen drei Dokumenten identisch.

Mobilitätsleistungen werden in unterschiedlichen Kontexten produziert und nachgefragt. Dazu gehört neben dem ÖPNV (Busverkehr, Taxen und Mietwagen) auch der Sozialsektor (spezielle Verkehre für soziale Einrichtungen, soziale Fahrdienste, freigestellter Schülerverkehr) und das Gesundheitswesen (Krankenfahrten, nichteiliger Krankentransport). Dabei werden diese Leistungen in Deutschland auf Grund historisch gewachsener Strukturen von unterschiedlichen Trägern nach sehr unterschiedlichen Verfahren und Kriterien geplant und finanziert. Für die Sicherstellung der Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen ist es erforderlich, diese parallelen Strukturen zu hinterfragen, Kooperationsmöglichkeiten zu sondieren und zu entwickeln.

Idee des vorliegenden Projektvorschlags ist, durch geeignete digitale Lösungen eine sektorübergreifende Bewirtschaftung von Mobilitätsressourcen zu unterstützen, um damit Synergieeffekte zu erschließen, Leistungen zu sichern, aber auch neue Dienstkonzepte zu ermöglichen. Im Mittelpunkt des Projekts steht dabei die Verknüpfung von flexiblen Angeboten im ÖPNV mit den sog. „Krankenfahrten“, die beide wesentlich auf Kapazitäten des Taxi-/Mietwagengewerbes zurückgreifen.

Eine solche Kooperation zwischen ÖPNV und Gesundheitssektor erfordert auf beiden Seiten *geeignete IT-Lösungen*, mit denen die beteiligten Mobilitätsanbieter ihre Leistungen entsprechend ihrer Anforderungen zuverlässig *anbieten, planen und abrechnen* können. Diese digitalen Lösungen müssen in die *Prozesse und Strukturen* der beteiligten Akteure eingepasst werden. Zu beiden Themen sollen im Projekt Lösungen erarbeitet werden.

Die Arbeiten werden am Beispiel und mit aktiver Beteiligung des Landkreises Göppingen und der regionalen Akteure aus ÖPNV, Gesundheits- und Sozialwesen durchgeführt. Der Landkreis ist Teil der Metropolregion Stuttgart, allerdings ist er vor allem außerhalb der Mittelzentren Göppingen und Geislingen/Steige durch eine disperse Siedlungsstruktur geprägt. Des Weiteren nimmt die Topographie eine gewichtige Rolle ein. Im östlichen Teil des Landkreises liegen einige Gemeinden am Hang, andere befinden sich auf der Hochebene der Schwäbischen Alb. Dies erschwert die Anbindung der Gemeinden an ein öffentliches Mobilitätsangebot erheblich.

Das Projekt kann hier auf verschiedene Vorarbeiten aufbauen:

- Der Landkreis hat Ende 2015 seinen Nahverkehrsplan fortgeschrieben. Primärer Gedanke des neuen Nahverkehrsplans ist eine Mobilitätsleistung, welche allen Kreisbürgern ein flächendeckendes und vertaktetes Angebot, vernetzte Anschlüsse sowie eine barrierefreie und bezahlbare Mobilität sicherstellen soll. Zentrale Ansätze des Nahverkehrsplans sind hierbei die optimale und stringente Vertaktung des Linienverkehrs mit konsequenter Ausrichtung an den Schnittstellen des Schienenpersonennahverkehrs sowie die Einführung alternativer Bedienungsformen in schwächer genutzten Zeiten und Räumen mit geringerer Nachfrage. Insbesondere im ländlichen Raum wird zukünftig der Schwerpunkt auf alternativen Bedienungsformen liegen müssen.
- Aus diesem Grund nahm der Landkreis Göppingen an einem vom Land Baden-Württemberg ausgeschriebenem Ideenwettbewerb zum ÖPNV im ländlichen Raum teil und konnte die Jury mit seinem Konzept überzeugen. Das Modellvorhaben soll bis Ende 2018 exemplarisch demonstrieren, wie das Ziel eines flächendeckenden Stundentakts im Sinne einer „Mobilitätsgarantie“ mit innovativen, bedarfsgesteuerten ÖPNV-Systemen auch im ländlichen Raum umsetzbar ist. Hierfür sollen auch neue Anbieter z.B. aus dem sozialen Bereich zum Einsatz kommen. Die bedarfsgesteuerten Elemente sollen über eine Mobilitätszentrale disponiert werden.

**Anlage 1: Projektskizze über die Durchführung von Modell- und Demonstrationsvorhaben (MuD-Vorhaben)
„Land.Digital - Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung**

In Abgrenzung bzw. konkreter Fortführung des Modellprojekts fokussiert der vorliegende Projektvorschlag nun auf die Verbindung des ÖPNV mit dem *Gesundheitssektor*. Dazu sind sowohl auf Seiten der Verkehrsakteure als auch auf Seiten der Gesundheitsakteure Anbindungen an bestehende IT-Lösungen notwendig, um eine reibungslose Abwicklung der vor allem für die privaten Nachfrager kritischen Bedarfsverkehre zu gewährleisten. Über diese IT-bezogene Integration hinaus ist gleichermaßen die prozessuale Abstimmung der jeweilig beteiligten Organisationen zu leisten, damit das Angebot als „aus einer Hand“ wahrgenommen wird.

2. Beschreibung und Begründung der Zielsetzung: Welches konkrete Ergebnis streben Sie mit dem Vorhaben an? (Bitte beschreiben Sie dabei auch den Nutzen für die Region!)

Im Zuge der Umsetzung des vorgenannten Modellprojekts erfolgen derzeit die Neugestaltung und der Ausbau des ÖPNV-Angebots im Teilraum Geislingen. Dort ist derzeit bereits die Integration sozialer Anbieter (z.B. Fahrdienste für Behindertenwerkstätten) in den ÖPNV im Aufbau. Mit Hilfe des Projekts „Land.Digital – Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ soll gezielt eine Vernetzung mit den Akteuren des Gesundheitswesens erfolgen und auf diese Weise der Grundstein für eine weitergehende sektorübergreifende Zusammenarbeit gelegt werden. Dabei liegt das Hauptaugenmerk auf der Kooperation mit den Krankenkassen im Landkreis als Kostenträger sowie den Anbietern von Krankenfahrten.

Im Zuge des Aufbaus der Mobilitätszentrale wird bis Anfang 2018 eine Dispositionssoftware beschafft. Hierfür sind verschiedene Angebote am Markt, mit denen die Planung und Betriebssteuerung flexibler ÖPNV-Angebote IT-gestützt durchgeführt werden können (z.B. AnSAT, TeDiMo, PPS Cover). Die Integration von Krankenfahrten erfordert eine Weiterentwicklung dieser Software. Ferner müssen neue Schnittstellen zu den Verkehrs- und Gesundheitsakteuren etabliert werden.

Mit den Arbeiten im Zuge von „Land.Digital“ sollen folgende Ergebnisse erzielt werden (s.a. Teil 3):

- Bestandsaufnahme zu Art und Umfang von Krankenfahrten im Kreisgebiet, Bestell-, Dispositions- und Abrechnungsprozessen
- Bewertung der vorhandenen IT-Lösungen
- Methodisches Erarbeiten (gemäß ISO 16355) eines Lastenhefts für die Erweiterung von Dispositionssystemen
- Erarbeiten geeigneter Schnittstellen zu den IT-Systemen der Verkehrsanbieter und des Gesundheitswesens sowie ggf. einer web-basierten Zugangsmöglichkeit für die Fahrgäste
- Programmierung von Softwaremodulen für die Ergänzung der Dispositionssysteme

Im Projekt sollen Perspektiven für die Übertragbarkeit der gewonnenen Erkenntnisse für andere Regionen erarbeitet werden. Dies erfordert einerseits die Berücksichtigung von Kommunikationsstandards und den zu erwerbenden Einsatz von Open-Source Lösungen, andererseits die Notwendigkeit zur Berücksichtigung von Anforderungen bzgl. des sicheren Umgangs mit Geschäfts- und/oder personenbezogenen Daten.

Als Gründe für diesen Ansatz sind vor allem zwei Aspekte zu nennen: Erstens sollen mit der sektorübergreifenden Disposition von Mobilitätsdiensten Synergien in der Leistungserstellung genutzt werden: Bisher werden Mobilitätsleistungen in den verschiedenen Bereichen separat bestellt und finanziert, obwohl die nachgefragte Leistung ähnlich ist und mit denselben Mitteln erbracht wird. Eine übergreifende Disposition kann die Verkehrsleistungen besser bewirtschaften, Aufträge aus unterschiedlichen Sektoren zusammenführen, wo dies sachlich möglich ist, somit schlecht ausgelastete und Leerfahrten vermeiden und zudem Mengenrabatte beim Einkauf der Fahrleistungen erzielen.

Der zweite Grund für dieses Konzept liegt in der damit zu verbindenden qualitativen Weiterentwicklung des Verkehrsangebots. Die gesundheitsbezogene Mobilität erfordert ein erweitertes Verständnis von Kundendienst, welches bei den dort erfahrenen Akteuren vorhanden ist, bei den klassischen ÖPNV-Unternehmen jedoch noch fehlt. Eine Kooperation regt dazu an, sich mit diesen Anforderungen auseinanderzusetzen, die im Zuge des demografischen Wandels immer wichtiger werden.

Anlage 1: Projektskizze über die Durchführung von Modell- und Demonstrationsvorhaben (MuD-Vorhaben)

„Land.Digital - Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung

Für den Kreis Göppingen bedeutet die Realisierung dieses Pilotprojekts einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Sicherung der Mobilitätsversorgung in seinen ländlichen Regionen. Damit ist ein Leben ohne eigenen Pkw einfacher möglich, was die Lebensfähigkeit der Dörfer im Kreis stützt.

3. Ausführliche Beschreibung des geplanten Vorhabens und Aufstellung eines Arbeitsplans: Welche Vorgehensweise, Methodik und chronologischen Arbeitsschritten planen Sie? Wofür fallen Ausgaben bzw. Kosten an (grober Überblick)? Welche Aufträge möchten Sie ggf. vergeben? Welche Vorbereitungen haben Sie ggf. schon getroffen? Welche Möglichkeiten zur Verstetigung des Projekts sehen Sie? Im Falle einer Softwareprogrammierung erläutern Sie diese bitte (ist ggf. Open Source geplant?)

Der Arbeitsplan geht davon aus, dass für die Einführung der beschriebenen sektorübergreifenden Mobilitätsdienste einerseits geeignete IT-Lösungen zu erarbeiten sind, deren Entwicklung sich andererseits auf eine genaue Analyse der Mobilitätsnachfrage und der akteursseitigen Prozesse stützen muss. Daher sind folgende Arbeitspakete vorgesehen:

AP 1 - Projektmanagement: Koordination der Projektaktivitäten, Überwachen des Arbeitsfortschritts, Abstimmung und Leitung der Gespräche zu Kooperationsmöglichkeiten mit den beteiligten Akteuren des Gesundheitswesens (z.B Krankenkassen) und des Verkehrs

Beteiligte: Landkreis

Dauer (Monate ab Projektbeginn): 1-24

AP 2 - Mobilitätsbedarfe im Gesundheitsbereich: Um den Fokus richtig zu legen, müssen zunächst die Mobilitätsbedarfe im Gesundheitsbereich durch Erhebungen (z.B. bei Arztpraxen, Dialysezentren, Physiotherapeuten, Gesundheitszentren und sonstige medizinische Einrichtungen) analysiert werden. Dabei geht es vor allem um das Verkehrsaufkommen, um die zeitliche und räumliche Struktur sowie die Wahl des Verkehrsmittels und der formalen Grundlagen. Die Erhebung wird für das Kreisgebiet durchgeführt und geht über den Bereich der über die Krankenkassen abgerechneten Fahrten hinaus, um auch das weitere Potenzial gesundheitsbezogener Mobilitätsdienste zu erfassen.

Beteiligte: Landkreis (Leitung), WIUS

Dauer (Monate ab Projektbeginn): 2-10

AP 3 - Erfahrungstransfer von außen: Bestandsaufnahme nationaler und relevanter internationaler Modellprojekte. Die Identifikation der Projekte erfolgt auf Basis der Vorerfahrungen der Partner und Internetrecherchen bei Bundes-, EU- und Landesprogrammen (z.B. Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge [BMVBS], LandZukunft [BMEL], Interreg [EU], MoDaVo [BMVI]). Zu den Beispielen werden Telefoninterviews geführt, ggf. auch Ortsbesichtigungen vorgenommen. Der Interviewleitfaden behandelt v.a. die Zusammenarbeit der Akteure, genutzte Softwareangebote, Abrechnung u.a. Geschäftsprozesse.

Beteiligte: NVBW (Leitung) WIUS

Dauer (Monate ab Projektbeginn): 2-8

AP 4 - Spezifikation Mobilitätsdienstleistung und IT-Anforderungen: Aus den Analysen und Bestandsaufnahmen werden die detaillierte Leistungsbeschreibung für das Mobilitätsangebot und die dazugehörigen IT-Anforderungen entwickelt. Dies erfolgt auch unter Berücksichtigung möglicher Standards, welche die Anbindung zukünftiger Akteure vereinfachen könnten. Ebenso ist die Analyse der ablauftechnischen und rechtlichen Anforderungen der beteiligten Akteure zu leisten, um die reibungslose organisatorische Abwicklung gewährleisten zu können. Für die juristischen Fragen wird eine Rechtsberatung hinzugezogen.

Beteiligte: Landkreis, WIUS (Leitung), NVBW

Dauer (Monate ab Projektbeginn): 3-10

AP 5 - Beschaffung / Weiterentwicklung Dispo-Software der Mobilitätszentrale: Liegen diese grundlegenden Erkenntnisse vor, muss eine Dispositionssoftware mit integriertem Buchungs- und Abrechnungssystem beschafft werden. Diese wird als zentrale Anbindungsplattform für die beteiligten Gesundheitsakteure fungieren. Hierzu steht der Landkreis im Zuge des Modellprojekts bereits in Kontakt mit einigen Anbietern, um den möglichen Leistungsumfang abschätzen zu können.

**Anlage 1: Projektskizze über die Durchführung von Modell- und Demonstrationsvorhaben (MuD-Vorhaben)
„Land.Digital - Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung**

Beteiligte: Landkreis, WIUS (Leitung)

Dauer (Monate ab Projektbeginn): 10-16

AP 6 - Entwicklung Schnittstellen: Teil der IT-seitigen Aufgaben ist es, auf Basis der in den IT-Bestandsaufnahmen und Prozessanalysen identifizierten Anforderungen, sowohl eine Schnittstelle für Gesundheitsakteure als auch eine Schnittstelle für Verkehrsakteure zu spezifizieren und zu entwickeln. Diese müssen folgende wesentliche Funktionen erfüllen:

- „Gesundheitsakteure“ (v.a. Krankenkassen, Arztpraxen): Anmeldung von Fahrtaufträgen, Kontrolle der Abwicklung, Abstimmung mit sonstigen medizinischen Leistungen für den Patienten
- „Verkehrsakteure“ (v.a. Taxiunternehmen, Fahrdienste): Auftragsübermittlung, Information zu Unterstützungsbedarf etc., Abrechnung

Beteiligte: WIUS

Dauer (Monate ab Projektbeginn): 10-16

AP 7 – Probetrieb und Evaluation: detaillierte Konzeptentwicklung des Probetriebs im Anschluss an AP4, d.h. Detailplanung, Vergabe der Leistungen, Abschluss von Verträgen, Kommunikations-/Werbemaßnahmen, Schulung von Fahr- und Dispositionspersonal, Betriebsdurchführung, Evaluation (Fahrgast- und Akteursbefragung, Auswertung technischer Protokolle)

Beteiligte: Landkreis (Leitung), WIUS

Dauer (Monate ab Projektbeginn): 11-24

AP 8 - Dokumentation und Erfahrungstransfer nach außen: Präsenz des Projekts auf den Webseiten der Partner, Erstellen von 1 Flyer für die Erstinformation in der Region, 1-2 Fachartikeln, 1 als „Praxisleitfaden“ für die Fachöffentlichkeit konzipierte Ergebnisbroschüre, 2 Veranstaltungen in der Region, 1 überregionale Fachveranstaltung zur Ergebnis-/Erfahrungspräsentation, Einrichten eines Expertenkreises mit 3 Sitzungen im Projektverlauf zur Einbeziehung weiterer Fachexpertise, Teilnahme an Programmveranstaltungen des BMEL bzw. der BLE

Beteiligte: Landkreis, NVBW (Leitung), WIUS

Dauer (Monate ab Projektbeginn): 3-24

Kostenübersicht

Um ein reibungsloses Projektmanagement zu garantieren, plant die Landkreisverwaltung eine entsprechende Projektstelle zu schaffen. Diese ist in der Entgeltgruppe 11 TvöD befristet auf max. 2 Jahre vorgesehen und wird Kosten in Höhe von rund 65.000 – 70.000 Euro pro Jahr verursachen. Durch diese Stellenschaffung wird sichergestellt, dass sowohl die Planung des Projekts als auch die Umsetzung aus einer Hand erfolgt und, dass man über die Ressourcen verfügt innerhalb des Projektzeitraums von 24 Monaten sichtbare Ergebnisse zu präsentieren.

Vorbereitungen

Durch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans sowie das ergänzende Modellprojekt (vgl. Teil 1) hat der Landkreis die Basis geschaffen, ein zuverlässiges und verstetigtes Mobilitätsangebot zu etablieren. Durch das Projekt „Land.Digital – Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ können sämtliche Akteure noch effektiver zusammen arbeiten, eine optimierte Datengrundlage geschaffen und der Mobilitätsversorgung ein neuer Baustein hinzugefügt werden.

Verstetigung

Gerade durch diese Kombination ist die Chance besonders hoch, dass das System dauerhaft vom Landkreis vorgehalten wird, da es neben der Chancengleichheit für den ländlichen Raum vor allem auch die Chancengleichheit benachteiligter Bevölkerungsgruppen in den Fokus rückt und damit einen umfassenden Ansatz zur weiteren Inklusion darstellt.

Auch aus Sicht des Landes Baden-Württemberg besteht ein großes Interesse an einer Verstetigung und weiteren Verbreitung der avisierten Angebote. Die aktuelle Landesregierung hat sich im Koalitionsvertrag (S.112) zu einer „Mobilitätsoffensive“ verpflichtet, die Alternativen zum MIV ausbauen soll und sich aus-

Anlage 1: Projektskizze über die Durchführung von Modell- und Demonstrationsvorhaben (MuD-Vorhaben)

„Land.Digital - Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung drücklich auch auf ländliche Räume bezieht. Dazu ist ein deutlicher Ausbau bedarfsgesteuerter Angebotsformen in der Fläche nötig, der wiederum nur gelingen kann, wenn sich die Wirtschaftlichkeit solcher Verkehre deutlich verbessert.

4. Darstellung der Projektbeteiligten, Kooperationsstrukturen und ihrer Arbeitsteilung: Von welchen Projektbeteiligten liegen bereits Kooperationszusagen vor?

Das Projekt soll gemeinschaftlich durch den Landkreis Göppingen, die NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH und den Lehrstuhl für ABWL und Wirtschaftsinformatik II der Universität Stuttgart (WIUS) bearbeitet werden. Die genannten Institutionen haben den vorliegenden Antrag gemeinsam erarbeitet und sind bereit, für die Projektdurchführung einen Kooperationsvertrag abzuschließen. Weitere Institutionen (s.u.) werden als Zulieferer bzw. Dienstleister eingebunden.

Die Landkreisverwaltung wird dabei die Aufgaben des Projektmanagements, der Verkehrserhebungen, der zu koordinierenden Fachgespräche mit den möglichen Kooperationspartnern und der Beschaffung der Software übernehmen.

Die NVBW ist als Landesorganisation (vgl. Teil 8) zuständig für das „Einordnen“ des Projekts in den landespolitischen Kontext. Dies umfasst z.B. die Informationsbeschaffung, Vernetzung mit Akteuren auf Landesebene und die Landespolitik. Ferner obliegt ihr die vorbereitenden Analysen und Recherchen sowie für die Verstetigung und Verbreitung der Projektergebnisse.

Der Lehrstuhl für ABWL und Wirtschaftsinformatik II der Universität Stuttgart wird das Projekt forschungsseitig begleiten. Er zeichnet insbesondere für die methodische Anforderungsanalyse gemäß ISO 16355, der Konzeption, Moderation sowie Dokumentation hierfür notwendiger Workshops im Hinblick auf die informationstechnische Unterstützung und die Spezifikationen der benötigten Schnittstellen verantwortlich. Dabei wird neben der engen Zusammenarbeit mit dem Projektmanagement und vor allem mit dem Anbieter der Dispositionssoftware auf die Berücksichtigung aller relevanten Interessensgruppen geachtet. Weiterhin ist die Begleitung der Softwareentwicklung in Form der Festlegung und Prüfung von Abnahmekriterien, sowie die Wahrnehmung der Rolle eines sog. Product Owners, also dem Verantwortlichen für die im Sinne der Interessengruppen korrekten Priorisierung und Umsetzung der Eigenschaften des Produkts, Teil des Aufgabenspektrums.

5. Kurze Nennung der geplanten Eigenleistungen des Stammpersonals und weiterer Projektbeteiligter (nicht über Zuwendung förderfähig; nur geplante Aufgaben bzw. einzubringende Sachleistungen, keine Stundenangaben notwendig)

Die Projektmitarbeiter des Landkreises werden sämtliche Termine mit den verschiedenen Akteuren und Projektpartnern koordinieren. Des Weiteren fällt die Kooperation mit Gemeinden und anderen öffentlichen Verwaltungen (z.B. Gesundheitsamt) in den Verantwortungsbereich der Landkreisverwaltung. Folgende Aufgaben fallen in den Verantwortungsbereich des Stammpersonals des Amtes für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur:

- Organisatorische Gestaltung des Projekts
- Inszenierung von Gesprächen mit Kooperationspartnern
- Personalmanagement (Projektstelle wird beim Landkreis angesiedelt)
- Projektcontrolling
- Arrangieren einer wissenschaftlichen Begleitung zu Erhebungen und Studien

6. Darstellung des Innovationsgehalts Ihres Vorhabens: Was ist an Ihrem Vorhaben neu und modellhaft?

**Anlage 1: Projektskizze über die Durchführung von Modell- und Demonstrationsvorhaben (MuD-Vorhaben)
„Land.Digital - Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung**

Die Innovation des Projekts liegt darin, dass es sich um die *erste reale Umsetzung gemischter Ressourcennutzung* handeln würde: Mit der angestrebten Kooperation würden erstmals ÖPNV-Fahrgäste und solche von Krankenfahrten gemeinsam befördert werden, wenn dies sachlich, räumlich und zeitlich sinnvoll ist. Mit den dazu entwickelten digitalen Bausteinen werden die derzeit verfügbaren Dispositionssysteme um *neue Funktionen* erweitert.

Eine solche Kooperation ist in Deutschland bisher nur in einzelnen Studien diskutiert worden,¹ in anderen Ländern jedoch teils üblich.² Diese internationalen Erfahrungen werden im Rahmen des Projekts analysiert. Eine Übertragbarkeit ist wegen der anderen institutionellen Rahmenbedingungen jedoch schwierig, so dass ein an die deutschen Verhältnisse angepasstes Vorgehen entwickelt werden muss, um die im Laufe von Jahrzehnten bundesweit entstandenen Parallelstrukturen zusammenzuführen.

Bisher gibt es keine einheitliche, vernetzte Mobilitätsplanung, die sektorübergreifende Mobilität aus einer Hand bietet. Das Interesse und die aktuelle Relevanz der Thematik zeigen sich jedoch daran, dass in den letzten Jahren einige neue Konzepte für die gesundheitsbezogene Mobilität auch in Deutschland entstanden sind und erprobt werden (z.B. „Patientmobil“ Ethingen, Patientenbus Leer). Bisher handelt es sich dabei jedoch um Versuche von ÖPNV-Anbietern, sich ein neues Geschäftsfeld zu erschließen (und umgekehrt), nicht um eine reale Bündelung unterschiedlicher Mobilitätsformen.

Informationstechnisch liegt der Innovationsgehalt in erster Linie in der Verknüpfung der bisher völlig unterschiedlich IT-mäßig unterstützten Domänen der Bedarfsverkehre und des Gesundheitssektors. Im Ideal wäre dazu eine dezentrale Lösung anzustreben, welche die Anbindung von Akteuren ermöglicht, ohne dass diese sich dauerhaft und komplex rechtlich bzw. organisatorisch binden oder Geschäfts- bzw. personenbezogene Daten austauschen müssen. Damit wäre die Anbindung vieler, vor allem kleiner, kommunaler und auch privater Mobilitätsanbieter in ein umfassendes Mobilitätsdienstleistungsangebot auf einfache Art möglich.

7. Übertragbarkeit der erwarteten Projektergebnisse: Inwiefern können die Ergebnisse aus Ihrer Sicht auf andere ländliche Regionen übertragen werden und wie wollen Sie ggf. selbst dazu beitragen?

Sowohl das Thema Mobilität als auch die medizinische Versorgung in ländlich geprägten Räumen sind relevant für die Sicherung der Lebensqualität. Der Mangel an Ärzten in diesen Teilräumen und das nicht ausreichende Mobilitätsangebot zu den Unter- und Mittelzentren, die entsprechende Angebote (noch) vorhalten, gefährden bereits vielerorts die nachhaltige regionale Entwicklung. In vielen ländlichen Regionen wird durch Schwierigkeiten bei der Nachwuchssicherung eine Verschärfung der medizinischen Versorgungslage erwartet.³ Der ÖPNV ist durch den Rückgang der Schülerzahlen und die qualitativen Veränderungen im Zuge der alternden Gesellschaft ebenfalls zu neuen Konzepten gezwungen.

Die Strukturen der Mobilitätsakteure wie des Gesundheitswesens sind bundesweit vergleichbar. Dadurch können die Projektergebnisse analog angewendet werden. Wichtig ist, dass eine Vernetzung mit bereits gestarteten, ähnlich strukturierten Projekten stattfindet. Der Projektplan (vgl. Teil 3) sieht hierzu zweierlei Maßnahmen vor, die v.a. im Verantwortungsbereich der NVBW liegen:

- die Aufarbeitung bisheriger Projekterfahrungen mittels direkter Kontaktaufnahme, Aufbau eines Expertenkreises (AP 3 und 8)
- Publikationen der eigenen Ergebnisse (z.B. Erstellung eines Leitfadens, Workshops, s. AP 8) werden die Erfahrungen einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

8. Darstellung der vorhabenspezifischen Kompetenzen und Erfahrungen des Bewerbers bzw. der an der Durchführung der geplanten Arbeiten beteiligten Personen, Unternehmen und Einrichtungen: *Bitte fügen*

¹ KCW GmbH /BBG und Partner (2012): „Medizinische Versorgung und ÖPNV im ländlichen Raum“, Studie für Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen - Kohoutek, S. u.a.: Mobilität als Schlüssel zur Gesundheitsversorgung, DER NAHVERKEHR 4/2017, Mehlert, C./Krott, D.: Mobilitätsbedürfnisse von Patienten, DER NAHVERKEHR 1/2017

² vgl. Schiefelbusch, M: Paratransit - neue Entwicklungen an der Peripherie des öffentlichen Verkehrs, DER NAHVERKEHR 1-2/2015

³ vgl. BMEL: Bericht der Bundesregierung zur Entwicklung der ländlichen Räume 2016, Berlin 2016, S.28f

Anlage 1: Projektskizze über die Durchführung von Modell- und Demonstrationsvorhaben (MuD-Vorhaben)
„Land.Digital - Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung
Sie als Anlage Nachweise über bisherige Erfahrungen, Referenzen, Publikationen oder sonstige Vorarbeiten bei.

Die **NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg** wurde 1995 gegründet und ist eine GmbH im Eigentum des Landes. Sie erbringt Service- und Beratungsleistungen im gesamten Spektrum nachhaltiger Mobilität für Landes-, regionale und kommunale Akteure. Hauptaufgabe ist das Management des Schienenpersonennahverkehrs. Die etwa 55 Mitarbeiter betreuen u.a. die Netzwerke zum Rad- und Fußverkehr, den Landes-Fahrgastbeirat; sie betreiben die elektronische Fahrplanauskunft und das Landesmarketing für den ÖPNV. Eine eigene Stelle befasst sich mit dem ÖPNV im ländlichen Raum.

Als Teil ihrer Aufgaben ist die NVBW seit langem in Entwicklung und Betrieb von IKT-Anwendungen tätig. Zusätzlich zur Online-Fahrplanauskunft wurden in den letzten Jahren verschiedene Apps und Webseiten zur Reiseplanung entwickelt. Dabei betreut die NVBW jeweils den gesamten Prozess und stellt z.T. auch die nötigen IT-Infrastrukturen bereit.

Seit Anfang 2014 besteht das „**Kompetenzzentrum Innovative Angebotsformen im ländlichen ÖPNV**“. Es dient als Ideengeber, Berater und Kontaktstelle für Akteure der ländlichen Mobilität, auch jenseits des etablierten ÖPNV. Ziel ist die Unterstützung neuartiger Angebote oder neuer Formen der Zusammenarbeit. Als wichtige Aufgaben mit Bezug zum Thema sind insbesondere zu nennen:

- fachliche Begleitung der „Modellvorhaben ländlicher ÖPNV“ des Landes (Raum Geislingen, Kreis Calw)
- Beratungstätigkeit für kommunale und regionale Akteure
- Entwicklung und Vertrieb von Informationsmaterialien (Positionspapiere, Leitfaden Bürgerbus, Webseite www.buergerbus-bw.de)
- Unterstützung des Landes bei der Entwicklung von Fördermaßnahmen
- Betreuung der „Interministeriellen Arbeitsgruppe ländliche Mobilität“ (Verkehrsministerium, Sozialministerium, Ministerium ländlicher Raum, Wissenschaftsministerium)
- Entwicklung einer IT-Lösung für die dynamische Tourenplanung und Ressourcenverwaltung ehrenamtlicher flexibler Mobilitätsdienste („S.RufMobil“)

Das Kompetenzzentrum beteiligt sich im Rahmen seiner Kapazitäten zudem an Forschungs- und Entwicklungsvorhaben und hat hier bereits in verschiedenen von Land, Bund und der EU geförderten Projekten im Fachbeirat oder als Projektpartner mitgewirkt.

Belegexemplare von Fachartikeln, Broschüren und PR-Materialien sind der Postfassung dieser Skizze beigefügt.

Der **Lehrstuhl für ABWL und Wirtschaftsinformatik II der Universität Stuttgart (WIUS)** von Prof. Herzog befass sich in Forschung und Lehre u. a. mit der Erhebung und Verarbeitung von Anforderungen an IT-Systeme (sog. Requirements Engineering), der Entwicklung und Evaluation von Geschäftsmodellen sowie dem IT-Produkt-, Prozess- und Qualitätsmanagement. Seit vielen Jahren führen die Mitarbeiter erfolgreich anwendungsnahe Forschungsprojekte durch, sowohl mit großen Industriepartnern wie SAP, Postbank Systems, Daimler oder Volkswagen (Autouni) als auch mit zahlreichen KMUs wie z. B. der ASS.TEC GmbH, highQ Computerlösungen GmbH oder die in - integrierte Informationssysteme GmbH. In der Anwendungsdomäne „Sustainable Mobility“ erforscht der Lehrstuhl primär Elektromobilitätskonzepte in ländlich geprägten Räumen, die von Ehrenamtlichen realisiert werden. Dazu zählen folgende Projekte: e-Bürgerbus – Verstetigung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts in der Region Stuttgart (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur BW), e-Bürgerbus-Wiki (e-mobil BW GmbH), EFB – e-Fahrdienst Boxberg (Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz BW). Darüber hinaus wurden in dieser Domäne folgende Verbundprojekte erfolgreich abgeschlossen: Aprikose – Appliance zur Unterstützung von KMU bei der Erbringung komplexer Mobilitäts-Services (BMBF) und QFD4EFMS – Anforderungsanalyse für die eTicketing Software „TicketOffice“ (Wirtschaftsministerium BW). Weitere Information unter <http://www.wius.bwi.uni-stuttgart.de> sowie <http://www.e-buergerbus.de>.

Anlage 1: Projektskizze über die Durchführung von Modell- und Demonstrationsvorhaben (MuD-Vorhaben)

„Land.Digital - Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung

Der **Landkreis Göppingen** ist sowohl Aufgabenträger als auch Genehmigungsbehörde des ÖSPV im Landkreis Göppingen und somit zuständig für die Sicherstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebots im Sinne der Daseinsvorsorge. Dies umfasst folgende Aufgaben:

- Organisation und Abwicklung der Schülerbeförderung
- Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur
- Umsetzung des Nahverkehrsplans
- Mobilitätskoordination durch Erarbeitung von Ansätzen und Strategien

Der Landkreis Göppingen kann zudem Erfahrungen aus weiteren Projekten vorweisen. Hierbei liegt der Fokus vor allem auf folgenden Projekten:

- Dynamische Fahrgastinformation im Landkreis Göppingen
- Modellprojekt „Innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“
- Auszeichnung mit dem European Energy Award
- Taxigutachten für den Landkreis Göppingen

9. Erläuterung der Notwendigkeit einer Zuwendung: Inwiefern würde das Vorhaben auch ohne die beantragten Fördermittel stattfinden? Sollte Ihre Einrichtung bereits institutionell mit Bundesmitteln gefördert werden, erläutern Sie bitte nachvollziehbar, warum eine Kofinanzierung des skizzierten Projekts zusätzlich erforderlich ist.

Um die gewachsenen Parallelstrukturen nachhaltig aufzubrechen, sind zusätzliche Personal- und Sachressourcen unabdingbar. Die Informationsbeschaffung, die Analyse und die Kommunikation binden eine vollumfängliche Projektstelle. Ohne diese Stelle, kann das Anliegen der sektorübergreifenden Mobilität aufgrund von Ressourcenengpässen nicht mit der notwendigen Präzision und Sorgfalt bearbeitet werden. Des Weiteren muss eine Dispositionssoftware beschafft werden, deren Anwendungen deutlich über die Standardlösungen hinaus ragen.

Die Kenntnis aller relevanten Interessensgruppen und das Verständnis ihrer spezifischen Bedürfnisse ist für die erfolgreiche Realisierung innovativer und zukunftsfähiger Lösungen von zentraler Bedeutung. Daher geht die Entwicklung deutlich über die reine Implementierung einer Schnittstelle hinaus. Die Prozessanalyse und die Realisierung des neuen Angebots erfordern die aktive Mitwirkung zahlreicher Akteure. Da es sich um ein Bundesprojekt handelt, erhoffen sich die Projektbeteiligten zudem eine erhöhte Aufmerksamkeit und Bereitschaft zur Teilnahme. Dadurch werden erste Erfolge für andere Aufgabenträger und Akteure der Mobilität schnell sichtbar. Dies wiederum führt dazu, dass Lösungen zügig auf andere Regionen übertragen werden können.

**Anlage 1: Projektskizze über die Durchführung von Modell- und Demonstrationsvorhaben (MuD-Vorhaben)
 „Land.Digital - Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung**

10. Bitte hier die ausgefüllte Finanzierungsübersicht einfügen gemäß der Anlage 2 „Vorlage Finanzierungsplan“ bzw. „Vorlage Vorkalkulation“, die als Excel-Tabelle ebenfalls zum Download bereitgestellt wird.

Thema (Kurzbezeichnung): GesundMobil - IT-gestütztes integriertes Mobilitätskonzept für ÖPNV und Gesundheitswege.

Name Antragsteller: Landkreis Göppingen, Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

	2017 €	2018 €	2019 €	2020 €	Summe €
Personal (Brutto-Arbeitsentgelte einschließlich Arbeitgeberanteil)					
Entgeltgruppe E12-15 (Anzahl:)					0,00
Entgeltgruppe E1-E11 (Anzahl: 1)		65.000,00	65.000,00		130.000,00
Lohnempfänger(innen) MTArb (Anzahl:)					0,00
Sonstige Beschäftigungsentgelte (Anzahl:)					0,00
Summe Personalausgaben	0,00	65.000,00	65.000,00	0,00	130.000,00
Gegenstände und Investitionen					
Ausgaben für Mieten					0,00
Ausgaben für Rechner					0,00
Vergabe von Aufträgen (im Text zu erläutern)		25.000,00			25.000,00
Verbrauchsmaterial / Geschäftsbedarf					0,00
Dienstreisen					0,00
Sonstiges		7.500,00	7.500,00		15.000,00
Summe Sachausgaben	0,00	32.500,00	7.500,00	0,00	40.000,00
Gesamt	0,00	97.500,00	72.500,00	0,00	170.000,00
Eigenanteil		19.500,00	14.500,00		34.000,00
Förderquote in %	0,00	0,80	0,80	0,00	80,00%
Beantragte Zuwendung	0,00	78.000,00	58.000,00	0,00	136.000,00

Wir beantragen eine Förderung auf: Ausgabenbasis Kostenbasis
 (für Informationen hierzu siehe FAQs)

Falls Kostenbasis:

- Wir verfügen über ein geordnetes Rechnungswesen i.S. von Nr. 2 LSP (Leitsätze für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten).
- Wir sind in der Lage, die Kosten in vereinfachter Form anhand der kaufmännischen Buchführung zu ermitteln.
- Unser Grundhaushalt bzw. Betriebs- und Investitionshaushalt ist nicht oder nicht überwiegend öffentlich grundfinanziert.
- Wir haben bei früheren Förderungen schon einmal nach LSP abgerechnet. In diesem Fall ist keine pauschalierte Kostenabrechnung möglich.
- Wir beantragen eine pauschalierte Kostenabrechnung nach Nr. 5.6 der NKBF 98 und haben in der Vergangenheit noch nicht nach LSP abgerechnet.

Mir ist bekannt, dass

- die Förderung im Zuge eines Zuwendungsverfahrens (u.a. mit Schritten wie Antragsverfahren, Bewilligungsbescheid, Verwendungsnachweisprüfung) erfolgt und
- das spätere Antragsverfahren eine Bonitätsprüfung (u.a. Bankauskunft) und die Abgabe einer beihilfe-rechtlichen Erklärung (De-Minimis) umfasst.

 Ort, Datum

**Anlage 1: Projektskizze über die Durchführung von Modell- und Demonstrationsvorhaben (MuD-Vorhaben)
„Land.Digital - Chancen der Digitalisierung für ländliche Räume“ im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung**

Unterschrift sowie ggf. Firmenstempel

Für Rückfragen stehen Ihnen Herr Christian Rößler und Frau Iris Fryczewski (BLE, Tel.: 0228 - 6845-3554 bzw. -3992) gerne zur Verfügung. Bitte prüfen Sie zunächst, ob Ihre Fragen bereits im Rahmen der häufig gestellten Fragen (FAQ) zu dieser Bekanntmachung unter www.ble.de/landdigital beantwortet wurden.

Verfahren zur Einreichung Ihrer Projektskizze:

Bitte schicken Sie die am PC ausgefüllte Projektskizze einschließlich Vorkalkulation bis zum 31.05.2017 (es gilt der Posteingangsstempel der BLE) per Post in zweifacher Ausfertigung an die oben genannte Adresse der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung sowie bitte parallel nachrichtlich als Text-Dokument per E-Mail mit dem Betreff „BULE – Land.Digital 2017“ an land.digital@ble.de.

Bitte denken Sie an folgende Anhänge:

- Finanzierungsplan (bei Ausgabenbasis) bzw. Vorkalkulation (bei Kostenbasis) als Excel-Datei
- ggf. Unternehmensprofil, Referenzen...

Aus der Vorlage einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch abgeleitet werden. Das Förderverfahren ist zweistufig angelegt: Die BLE wird in der Folge von fristgerecht eingegangenen Projektskizzen die Interessentinnen und Interessenten schriftlich über den Ausgang ihrer Prüfung informieren und ggf. zu einer formellen Antragsstellung auffordern.

Detaillierte Informationen zu Zweck, Fördermodalitäten und Rechtsgrundlagen finden Sie im Bekanntmachungstext.