

# LOGISTIKFÖRDERUNG

## Förderungsleitfaden

gem. 7.1 der Sonderrichtlinie Logistikförderung 2019 – 2023

**Wien, Juli 2022**

Zertifiziert nach ISO 9001

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>0.</b>	<b>Vorbemerkung</b> .....	<b>3</b>
<b>1.</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze</b> .....	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Das Programm Logistikförderung</b> .....	<b>6</b>
2.1.	Hintergrund .....	6
2.2.	Ziele.....	7
2.3.	Bezug zu anderen Förderprogrammen.....	9
<b>3.</b>	<b>Inhalt der Ausschreibung</b> .....	<b>10</b>
3.1.	Förderbare Maßnahmen .....	10
3.2.	Weiterführende unterstützende Literatur zu den Maßnahmen.....	11
<b>4.</b>	<b>Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung</b> .....	<b>13</b>
<b>5.</b>	<b>Administrative Hinweise zur Ausschreibung</b> .....	<b>15</b>
5.1.	Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte.....	15
5.2.	Konsortialpartnerschaft und Subunternehmer .....	16
5.3.	Budget .....	16
5.4.	Förderungsart, -höhe und -quoten .....	17
5.5.	Förderbare Kosten .....	19
5.6.	Implementierungszeitraum.....	20
5.7.	Rechtsgrundlagen und EU-Konformität.....	21
5.8.	Ergänzende Vorgaben und Hinweise.....	21
5.9.	Verpflichtungen der Fördernehmenden .....	22
<b>6.</b>	<b>Verfahren</b> .....	<b>24</b>
6.1.	Einreichung.....	24
6.2.	Beratung und Entscheidung des Fördergremiums .....	24
6.3.	Vertragserrichtung.....	25
6.4.	Datenverwendung, Berichtswesen und Öffentlichkeitsarbeit.....	25
<b>7.</b>	<b>Kontakt und Beratung</b> .....	<b>27</b>

## 0. VORBEMERKUNG

Nach einer erfolgreichen ersten Hälfte der Laufzeit des Programms Logistikförderung 2019 – 2023 mit seinem breit gefächerten Spektrum an unterstützten Projekten wird der Leitfaden nunmehr neu aufgelegt.

Die Pandemiesituation hat bereits davor latent bestehende Schwachstellen in globalen, aber auch lokalen Logistikketten und -prozessen schonungslos aufgezeigt und quasi unter einem Vergrößerungsglas platziert. Diese Situation sollte als Chance begriffen werden, da sie es ermöglicht, diese Schwachstellen und Verbesserungspotenziale in „realtime“ zu analysieren, daraus zu lernen und Gegenstrategien für die aktuelle aber auch für spätere Entwicklungen abzuleiten. Die Logistikförderung setzt hier an und fokussiert ihre inhaltliche Ausrichtung insbesondere in folgenden Themenbereichen:

### **Digitalisierung der Logistik**

Gerade die von der Pandemie geprägten Jahre haben gezeigt, dass in der Logistik einerseits noch etliche Abläufe enormes Potenzial hinsichtlich Digitalisierung diverser (Teil-) Prozesse aufweisen sowie andererseits die Nachfrage nach kontaktloser und digitaler Abwicklung stark gestiegen ist.

➔ Pilotprojekte zu Digitalisierung sowohl in der Intra- als auch Extralogistik

### **Lieferketten**

Die globalen Entwicklungen der letzten Jahre haben die Bedeutung der integrativen Betrachtung und Gestaltung in den Vordergrund gerückt. Die Lieferkettenbetrachtung statt Lieferantenoptimierung, also die Stabilität der Kette, deren Umweltbilanz, aber auch Fragen der Resilienz von Lieferketten beschäftigen die heimischen Unternehmen. Im Fokus stehen daher allgemein das Supply Chain Management, das Supply Chain Risk Management und die damit einhergehenden Bestrebungen (Re-shoring, Near-Shoring,...).

➔ Pilotprojekte zur Optimierung von Lieferketten, Erhöhung der Nachhaltigkeit entlang (globaler) Lieferketten, etc.

### **Prozessintegration Handel und Logistik**

Die Zuwachsraten des europäischen Onlinehandels sprechen eine deutliche Sprache. Um hier den gesetzten Zielen der Logistikförderung zu entsprechen, ist eine Steigerung der Effektivität und Effizienz notwendig, auch im Hinblick auf die gesamte Lieferkette.

- ➔ Pilotprojekte zu Multi Channel Ansätzen, Stärkung kurzer Lieferketten und lokaler Betriebe („Glokalisierung“), Digitalisierung im Handel, Zusammenschlüsse und Aktivitäten im digitalen Vertrieb, etc.

### **Sekundärrohstofflogistik**

Als Beitrag zur Resilienz von Lieferketten bzw. zur Steigerung der Unabhängigkeit von Primärrohstoffen und deren Importen erfahren Sekundärrohstoffe und die dazugehörige Logistik eine Aufwertung.

- ➔ Pilotprojekte im Bereich der Sekundärrohstofflogistik, Internal Circulation Ansätze, etc.

Da es sich bei der Logistikförderung um eine Bundesförderung handelt, die gesamthaft die Ziele (siehe Kap. 2.2) zu erreichen sucht, muss die Bereitschaft der Fördernehmer und Fördernehmerinnen vorhanden sein, Erkenntnisse und Erfahrungen aus den Förderprojekten zu teilen, um so einen nachweisbaren Mehrwert für Dritte generieren zu können,.

## I. DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Im Fokus der Förderung steht die (pilotartige) **Umsetzung innovativer Logistikkonzepte** für alle Verkehrsträger unter Beteiligung der Öffentlichen Hand zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Güterverkehrs- und Logistiksektors, zur Erhöhung der Standortattraktivität sowie zur Sicherstellung der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit.

Gefördert werden **Durchführbarkeitsstudien** mit einer Laufzeit von maximal einem Jahr sowie **Umsetzungsprojekte** mit einer Dauer von maximal drei Jahren.

Die Einreichung ist jederzeit innerhalb der Laufzeit der zugrundeliegenden Sonderrichtlinie Logistikförderung (01.01.2019 – 31.12.2023) möglich.

### Abwicklungsübersicht

Förderungsgegenstand	Durchführbarkeitsstudien	Umsetzungsprojekte
Förderungsquote	max. 70 %	max. 60 %
Förderungshöhe	bis max. EUR 100.000,00	bis max. EUR 300.000,00
Projektlaufzeit	max. ein Jahr	max. drei Jahre
Termine und Meilensteine	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Erstkontakt BMK/SCHIG mbH</li> <li>2. Verpflichtendes Beratungsgespräch / Hearing</li> <li>3. Einreichung der Antragsunterlagen</li> <li>4. Beratung und Entscheidung des Fördergremiums</li> <li>5. Abschluss Fördervertrag</li> <li>6. Leistungsdarstellung</li> <li>7. Abrechnung und Beendigung</li> </ol>	
Informationen	<p><a href="https://www.schig.com/aufgaben/foerderprogramme/die-logistikfoerderung-des-bmk-2019-2023">https://www.schig.com/aufgaben/foerderprogramme/die-logistikfoerderung-des-bmk-2019-2023</a> (Einreichunterlagen)</p> <p><a href="http://www.bmk.gv.at">www.bmk.gv.at</a></p> <p><a href="http://www.austrianlogistics.at">www.austrianlogistics.at</a></p>	

## 2. DAS PROGRAMM LOGISTIKFÖRDERUNG

### 2.1. Hintergrund

#### **Güterverkehr ist kontinuierlich am Wachsen**

Verkehr stellt einen unerlässlichen Bestandteil für das Funktionieren der modernen Volkswirtschaft dar. Dies lässt sich auch aus der Entwicklung des österreichischen Güterverkehrsaufkommens ablesen, das als Ausdruck sowohl für die Wirtschaftsentwicklung als auch für geänderte politische Entwicklungen gesehen werden kann<sup>1</sup>. Insgesamt hat sich in Österreich seit 1980 die Güterverkehrsleistung mit einem Plus von 130 Prozent mehr als verdoppelt, den höchsten Zuwachs davon verzeichnet die Straße mit einem Plus von 170 Prozent<sup>2</sup>.

2017 lag die Transportleistung aller Verkehrsträger im Inland bereits bei 83,7 Mrd. tkm, davon machten der Verkehrsträger Schiene 22,3 Mrd. tkm und der Verkehrsträger Straße 41,6 Mrd. tkm aus. Die aktuellen Zahlen bestätigen den generellen Trend der Zunahme der Güterverkehrsleistung sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene (etwa 3 - 5 % Zuwachs von 2016 auf 2017<sup>3</sup>).

Insbesondere in und um urbane Zentren führt das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen zu Verschlechterungen der Erreichbarkeiten und damit oft unerwünschten Unzuverlässigkeiten von Zulieferungen und Abholungen. Abseits dieser verkehrslagebedingten Probleme ist beispielsweise auch das oftmalige Fehlen kundennaher Abstell- und Parkmöglichkeiten für die Wirtschaftlichkeit von Werks- und Zulieferverkehren ein zunehmendes Problem.

#### **Herausforderungen im Verkehrssektor**

Neben Emissionen von lokalen Luftschadstoffen und Treibhausgasen sind Lärm und Flächenverbrauch negative Auswirkungen von Verkehr, die es zu reduzieren gilt. Nach der derzeit gültigen EU-Rechtslage<sup>4</sup> ist Österreich dazu verpflichtet, seine Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um 16 Prozent gegenüber 2005 zu senken. Dazu zählt auch der Verkehrssektor. Das längerfristige EU-Ziel sieht sogar eine Reduktion im Verkehrsbereich um mindestens 60 Prozent bis 2050 vor.

---

<sup>1</sup> Verkehrsprognose Österreich 2025+, BMK

<sup>2</sup> Gesamtverkehrsplan für Österreich, BMVIT, 2012

<sup>3</sup> Die österreichische Verkehrswirtschaft – Daten und Fakten; Wirtschaftskammer Österreich, 2018

<sup>4</sup> „Effort Sharing“-Entscheidung (406/2009/EG)

Die steigende (Güter-)Verkehrsleistung, aber auch der Anspruch, Reduktionen bei den verkehrsbedingten Emissionen zu bewerkstelligen, ergeben einen Spagat, den es zu lösen gilt.

### **Öffentliche Hand erkennt das Spannungsfeld**

Die Öffentliche Hand sowie die Logistik- und Transportindustrie verfolgen das Ziel, die bestehende und zukünftige Verkehrsnachfrage effizienter abzuwickeln, negative Effekte des Güterverkehrs zu reduzieren und ein qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot für die Wirtschaft und deren Kunden zu gewährleisten. Trotz der erwarteten Zunahme des Güterverkehrs muss hier eine Effizienz des Gesamtverkehrssystems sichergestellt werden, die auch die speziellen Anforderungen der Gütermobilität berücksichtigt. Diese Ansprüche sind auch in den programmatischen Ansätzen der Europäischen Kommission, wie dem Weißbuch Verkehr<sup>5</sup> und dem Urban Mobility Package der Kommission 2013<sup>6</sup>, klar erkennbar. Analog hierzu sollen laut Gesamtverkehrsplan für Österreich aus dem Jahr 2012<sup>7</sup>, in dem die Leitlinien der österreichischen Verkehrspolitik bis 2025 festgelegt sind, die Mobilität von Personen und der Transport von Gütern gefördert und gleichzeitig die negativen Effekte auf Mensch und Umwelt minimiert werden mit dem Ziel, das österreichische Verkehrssystem effizienter, sozialer, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten.

## **2.2. Ziele**

Ziel dieses Förderprogramms ist es, durch effizienten Mitteleinsatz Aktivitäten im Bereich Logistik zu ermöglichen, die einen positiven Beitrag zu den oben genannten Handlungsfeldern leisten sowie den genannten Anforderungen entsprechen können.

Maßnahmen, die im Rahmen des gegenständlichen Förderprogramms zur Umsetzung gelangen, müssen einen Beitrag zur Erreichung bzw. Verbesserung des Status quo hinsichtlich der folgenden Zielsetzungen erfüllen:

### **Die Wettbewerbsfähigkeit verbessern**

Maßnahmen im Sinne dieses Förderprogramms sollen einen Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft im Bereich der Güterverkehrslogistik leisten und auf diesem Wege die Positionierung Österreichs bzw. österreichischer Unternehmen im

---

<sup>5</sup> KOM/2011/0144 WEISSBUCH Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, 2011

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/ump\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en)

<sup>7</sup> <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/gvp/strategie.html>

internationalen Wettbewerb stärken und sichern. Transport und Logistik sind wesentliche Stützen der österreichischen Wirtschaft. Aktuelle Entwicklungen, wie beispielsweise der weltweite Trend des Wachstums insbesondere großer Städte und Ballungszentren, sowie Veränderungen im Konsumverhalten (intensivere Nutzung von Online-Angeboten) erzeugen ein Mehr an Logistik und Verkehr und erfordern gezielte Maßnahmen.

### **Die Standortattraktivität steigern**

Für Standortattraktivität und Standortentscheidungen von Unternehmen spielen Transport und Logistik eine wichtige Rolle, ebenso wie Erreichbarkeit und Verfügbarkeit eines umfassenden Waren- und Dienstleistungsangebots für private Haushalte. Innovative Maßnahmen im Bereich Logistik und Güterverkehr tragen zum Erhalt sowie zur Steigerung der Standortattraktivität bei, sowohl hochrangig (Verkehrsachsen, Eisenbahnanlagen, Güterumschlagszentren/Terminals) als auch im Kleinräumigen und vor allem auch ländlichen Bereich (Zustellung von kleinteiligen Sendungen, Versorgungsqualität).

### **Nachhaltige Güterverkehre und Logistik schaffen**

Nachhaltige Güterverkehrs- und Logistiklösungen sichern langfristig den Wohlstand der Gesellschaft.

#### **- Soziale Nachhaltigkeit**

Die Sicherung von bestehenden sowie die Schaffung von neuen attraktiven Arbeitsplätzen sind wesentliche Ziele auf dem Weg zu sozialer Nachhaltigkeit in Transport und Logistik. Maßnahmen können dabei auf eine volkswirtschaftliche Ebene abzielen (im Sinne von Versorgungssicherheit und Daseinsvorsorge), vielmehr aber noch auf Arbeitsplätze in Transport- und Logistikunternehmen selbst. Neben zahlreichen höher qualifizierten Jobs bieten Unternehmen in Transport und Logistik aber auch Beschäftigungsmöglichkeiten für weniger qualifizierte Arbeitskräfte. In jedem dieser Fälle sind auch Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung von fairen, sicheren und diskriminierungsfreien Arbeitsbedingungen und Einkommen zu fördern. Auch Maßnahmen, die direkt oder indirekt die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen, ziehen eine potenzielle Produktivitätssteigerung nach sich.

#### **- Ökologische Nachhaltigkeit**

Um die vom Güterverkehr verursachten negativen externen Effekte auszugleichen und weiter zu reduzieren, sind in hohem Maße jene Maßnahmen zu fördern, die eine



Verringerung von schädlichen Emissionen als Beitrag zum Klimaschutz zur Folge haben. Dazu ist auf vermeidende sowie verringernde Aktivitäten mit zusätzlich innovativem Charakter zu setzen. Neben Handel und Industrie sollen außerdem positive Effekte beim Endkunden selbst gefördert werden. Damit leistet dieses Förderprogramm einen Beitrag zur Erreichung EU-weiter sowie nationaler umweltpolitischen Zielsetzungen. Neben reinen CO<sub>2</sub>-basierten Optimierungspotenzialen stehen speziell im Bereich Güterverkehr und Logistik auch Faktoren wie Lärm, Staub und Flächenverbrauch im Fokus.

### 2.3. Bezug zu anderen Förderprogrammen

Vorhaben im Bereich industrieller Forschung oder experimenteller Entwicklung aber auch Neu- und Weiterentwicklungen von Technologien werden im Zuge dieser Fördermaßnahmen nicht unterstützt. Hierzu wird auf das Forschungs-, Technologie- und Innovationsprogramm „**Mobilität der Zukunft**“ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) bzw. andere FTE Programme (wie beispielsweise auch „**Zero Emission Mobility**“) verwiesen, welche die Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten sowie Sondierungen zu diesen zum Inhalt haben. Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Rahmen von „Mobilität der Zukunft“ sollen mittel- bis längerfristig wesentliche Lösungsbeiträge (technologisch und organisatorischer Natur) für die Herausforderungen des Güterverkehrs und der Transportlogistik im Interessensausgleich von Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft liefern.

Zudem sind finanzielle Zuwendungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen im Kontext dieser Richtlinie nicht förderbar (vgl. **Beihilfen für Schienengüterverkehrsleistungen** u. dgl.).

Bei Unklarheiten zwischen den Förderprogrammen im Rahmen der Antragstellung wird um eine direkte Kontaktaufnahme mit den programmverantwortlichen Abteilungen des BMK bzw. mit der Abwicklungsstelle SCHIG mbH ersucht.

## 3. INHALT DER AUSSCHREIBUNG

Im Fokus der Förderung steht die Vorbereitung und (pilotartige) Umsetzung innovativer Logistikkonzepte für alle Verkehrsträger zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Güterverkehrs- und Logistiksektors, zur Erhöhung der Standortattraktivität sowie zur Sicherstellung der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit.

### 3.1. Förderbare Maßnahmen

Gegenstand der Förderung sind **Durchführbarkeitsstudien** sowie konkrete **Umsetzungsprojekte**. Für letztere ist dabei eine vorhandene Marktreife oder eine vorangegangene erfolgreiche Erprobung („Pilotierung“) vorauszusetzen, die einen konkreten Einsatz der Maßnahme ermöglicht.

#### **Durchführbarkeitsstudien**

Gegenstand der Förderung sind Studien, die sich entweder mit der generischen Entwicklung von Lösungen im Bereich Güterverkehr und Logistik oder mit der Prüfung konkreter Lösungsansätze befassen. Dabei sind jedenfalls der innovative Charakter der Studien sowie die **Absicht einer weiterführenden Umsetzung** (evtl. Betriebspflicht) hervorzuheben (in Abgrenzung zu reinen Forschungs- und Entwicklungsprojekten).

Im Zuge der Studie sollen die für eine spätere Umsetzung relevanten Akteurinnen und Akteure (aus den Bereichen Logistik, Handel, Gewerbe, Produktion, Dienstleistungen etc.) einbezogen werden. Projekten unter Beteiligung der entsprechenden industriellen Partnerinnen und Partner wird eine höhere Umsetzungswahrscheinlichkeit und damit ein direkter Beitrag zur Erreichung der zuvor genannten Ziele unterstellt.

Abhängig von der territorialen Ausprägung einer Maßnahme sind außerdem die relevanten Gebietskörperschaften bzw. kommunalen Gesellschaften aktiv miteinzubinden.

#### **Umsetzungsprojekte**

Gefördert wird die Umsetzung innovativer Güterverkehrs- und Logistikkonzepte im Sinne der Gestaltung eines effizienten Gesamtverkehrssystems unter den steigenden Anforderungen an Güterverkehr und Logistik.

In diesem Sinne sollen logistische, kooperative, technologische aber auch regulative **Lösungsansätze** im Bereich Güterverkehr und (City-)Logistik **im Echtbetrieb erprobt und ausgerollt** werden. Essenziell ist dabei der Innovations- und Umsetzungscharakter der Maßnahme. Zu diesem Zweck sind in erster Linie Projekte angesprochen, die sämtliche relevanten und notwendigen Akteurinnen und Akteure vereinen und daher auch imstande sind, derartige Maßnahmen umzusetzen:

- umsetzende Unternehmen (Logistik, Handel, Gewerbe, Produktion, Dienstleistungen, etc.).
- Partnerinnen und Partner für Coaching und Projektbegleitung (Beratungsunternehmen, wissenschaftliche Einrichtungen, Raum- und Verkehrsplaner, etc.)
- Städte, Kommunen, Gebietskörperschaften auf Gemeindeebene und/oder kommunalen Gesellschaften<sup>8</sup>,

Umsetzungsprojekte müssen ihre Lösungen entsprechend transparent und öffentlichkeitswirksam positionieren. Diesbezügliche Maßnahmen sind im Projekt vorzusehen (z.B. Darstellung des Projekts auf entsprechenden Veranstaltungen, Besichtigungsmöglichkeiten, etc.).

## **3.2. Weiterführende unterstützende Literatur zu den Maßnahmen**

In den Jahresprogrammen 2012 bis 2014 des Klima- und Energiefonds wurden (gemeinsam mit dem BMK und der SCHIG mbH) vorbereitende Arbeiten für eine neue Programmlinie „Smart Urban Logistics“ bzw. „Effizienter Güterverkehr in Ballungszentren“ in Auftrag gegeben.

Ergebnisse dieser Arbeiten sind ua. ein Handbuch, sowie unterstützende Dokumente zur Entwicklung von Güterverkehrs- und Logistikkonzepten für Städte. Damit wird ein einfacher Weg für einen Kommunikations- und Planungsprozess für alle Akteurinnen und Akteure (speziell für Verantwortliche in Städten und kommunalen Einrichtungen) aufgezeigt, die das Thema Logistik und Güterverkehr aktiv behandeln und gestalten wollen. Dadurch können die Herausforderungen des städtischen Güterverkehrs besser berücksichtigt werden. Ebenfalls erwähnenswertes Ergebnis ist ein breit gefächertes Katalog von internationalen und nationalen Referenzprojekten, der anhand ganz konkreter Beispiele die aktuellen Umsetzungsmöglichkeiten und deren Wirkungen aufzeigt.

---

<sup>8</sup> Beteiligung von Städten, Kommunen, Gebietskörperschaften auf Gemeindeebene und/oder kommunalen Gesellschaften als assoziierte Partner. Details dazu siehe Kap. 5.1

Das Handbuch sowie der Katalog sind in den Ausschreibungsunterlagen unter <https://www.schig.com/aufgaben/foerderprogramme/die-logistikfoerderung-des-bmk-2019-2023> bzw. <https://www.schig.com/die-logistikfoerderung-des-bmk-2019-2023> abrufbar.

## 4. BEWERTUNGSKRITERIEN – ÜBERSICHT UND GEWICHTUNG

	Bewertungskriterien	Punkte maximal
<b>1</b>	<b>Relevanz des Vorhabens (gemessen an den Programmzielen)</b>	<b>40</b>
1.1	Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit	15
1.2	Steigerung der Standortattraktivität	15
1.3	Schaffung nachhaltiger Güterverkehre und Logistik	10
<b>2</b>	<b>Qualität des Vorhabens</b>	<b>40</b>
2.1	Vollständigkeit des Vorhabens	5
2.2	Nachvollziehbarkeit des Vorhabens	5
2.3	Grad der Innovation – Verbesserung ggü. State of the Art	10
2.4	Kompetenzen/Referenzen der/des Konsortialführenden sowie der Partnerinnen und Partner	10
2.5	Interoperabilität und Schnittstellen zu existierenden Systemen und Diensten	5
2.6	Umsetzungseignung/Qualität der Umsetzungsplanung	5
<b>3</b>	<b>Umweltschutz und Energieeffizienz</b>	<b>20</b>
3.1	Potenzial zur Verminderung von lokalen Luftschadstoffen (zB NO <sub>x</sub> , PM) und ggf. Lärmemissionen im Vergleich zum regionalen Status quo	7,5
3.2	Potenzial zur Verminderung der Treibhausgas-Emissionen im Vergleich zum regionalen Status quo	5
3.3	Potenzial zur Verminderung des Energieverbrauchs (und somit Steigerung der Energieeffizienz) im Vergleich zum regionalen Status quo	5
3.4	Einsatz von erneuerbaren Energiequellen	2,5
	<b>Summe</b>	<b>100</b>

Projektanträge müssen auf die zuvor genannten Anforderungen an Durchführbarkeitsstudien bzw. Umsetzungsprojekte eingehen, die wesentlichen innovativen Merkmale des Vorhabens sind hervorzuheben. Außerdem ist im Projektantrag ausführlich auf den Beitrag des jeweiligen Projektantrags zur Erreichung der eingangs genannten Programmziele (Wettbewerbsfähigkeit,

Standortattraktivität, Nachhaltigkeit) einzugehen. Diese Analyse ist bereits im Projektantrag entsprechend zu quantifizieren und nachzuweisen (siehe dazu Antragsformular).

Anhand dieser Bewertungskriterien begutachtet das Gremium die Projekteignung (Studien werden im Hinblick auf deren inhaltlicher Zielsetzungen sowie deren (umweltrelevanten) Effekte bei Umsetzung hin betrachtet); für eine positive Förderentscheidung muss ein Projekt bei der Gremiumsbeurteilung zumindest 60 Punkte erhalten.

## 5. ADMINISTRATIVE HINWEISE ZUR AUSSCHREIBUNG

### 5.1. Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

Antragsberechtigt sind folgende, außerhalb der Bundesverwaltung stehende Förderwerbende:

Juristische Personen	Personengesellschaften
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitalgesellschaften (zB GmbH, AG)</li> <li>• Forschungseinrichtungen</li> <li>• Vereine</li> <li>• vom Bund verschiedene juristische Personen als Erhalter von Fachhochschul-, Studienlehrgängen und Fachhochschulen</li> <li>• Europäische Gesellschaften (SE)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesellschaften bürgerlichen Rechts (GesbR)</li> <li>• Offene Gesellschaften (OG)</li> <li>• Kommanditgesellschaften (KG)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelunternehmer</li> <li>• Natürliche Personen</li> </ul>

Rechtlich selbstständige Unternehmen von Ländern bzw. Gemeinden sind dann antragsberechtigt, wenn die Gebietskörperschaft mit weniger als 25 % an diesem Unternehmen beteiligt ist.

Förderungswerber, welche Forschungseinrichtungen im Sinne des Unionsrahmens für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation (FuEul-Rahmen, ABl. C 198 vom 27.6.2014) sind, müssen die Erfüllung der Voraussetzungen des Unionsrahmens und damit die Förderung keine Beihilfe im Sinne des Artikel 107 Absatz 1 AEUV ist, mittels „*Eigenerklärung zur Eigenschaft als Forschungseinrichtung sowie zur nichtwirtschaftlichen Tätigkeit*“ nachweisen (siehe dazu Ausschreibungsunterlagen). Förderungswerber, welche keine Unternehmen im Sinne des EU-Beihilfenrechts sind und daher nicht unter das EU-Beihilfenrecht fallen, müssen dies mittels „*Erklärung zur nicht-wirtschaftlichen Tätigkeit nach EU-Beihilfenrecht*“ nachweisen (siehe dazu Ausschreibungsunterlagen).

Ein wesentliches Kriterium für den Erfolg von Umsetzungsprojekten im Bereich urbaner Güterverkehre ist die aktive Beteiligung der öffentlichen Hand (Städte und Kommunen). Auch wenn Projekte oftmals operativ von den Unternehmen aus der Logistik- und Transportwirtschaft sowie von Handel und Industrie umgesetzt werden, sind die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen und die Unterstützung insbesondere seitens der Städte meist zwingend erforderlich. Daher sollen projektrelevante Städte, Kommunen, Gebietskörperschaften auf

Gemeindeebene und/oder kommunale Gesellschaften im Rahmen des Vorhabens miteinbezogen werden (dies gilt für beide Projektkategorien).

Beinhaltet die geförderte Leistung Verkehrskonzepte o.ä., die die Abstimmung mit den Ländern bzw. Gemeinden erfordern, hat die/der Förderwerbende diese Zustimmung vor Einreichung des Förderungsantrags schriftlich einzuholen (beispielsweise in Form eines Letter of Intent oder Letter of Commitment).

Antragsberechtigt sind Förderungswerbende mit Sitz und Schwerpunktaktivitäten in Österreich. Grundsätzlich ist auch die Förderung von Konsortialprojekten mit ausländischen Partnerinnen und Partnern möglich. Die ausländischen Partnerinnen und Partner haben ihre Aufwendungen ohne Bundesförderung zu finanzieren.

## **5.2. Konsortialpartnerschaft und Subunternehmer**

Die Förderwerbenden sind berechtigt, sich zu einem Konsortium zusammenzuschließen. Die Partnerinnen und Partner schließen eine Kooperationsvereinbarung ab. Die Partnerinnen und Partner haben eine Konsortialführerin oder einen Konsortialführer zu nennen. Die Kommunikation zwischen dem Fördergeber und der SCHIG mbH einerseits und allen Fördernehmerinnen und Fördernehmern andererseits erfolgt ausschließlich durch den/die von der/dem Konsortialführenden genannten Ansprechpartnerin/Ansprechpartner.

Alle Partnerinnen und Partner des Konsortiums werden Fördernehmerin / Fördernehmer, also Vertragspartnerinnen und Vertragspartner des Förderungsvertrages mit dem BMK. Alle Fördernehmerinnen und Fördernehmer haften dem Fördergeber und der Abwicklungsstelle gegenüber solidarisch für die Einhaltung aller Verpflichtungen aus dem Förderungsvertrag<sup>9</sup>.

## **5.3. Budget**

Im Rahmen des Programms Logistikförderung stehen zwischen 2019 und 2023 rund EUR 11,0 Mio. an Fördermittel zur Verfügung.

---

<sup>9</sup> In der Kooperationsvereinbarung ist das Innenverhältnis der Kooperationspartnerin/Kooperationspartner abgebildet; innerhalb dieser ist auch die solidarische Haftung der Projektpartnerin/Projektpartner untereinander beschränkbar.



## 5.4. Förderungsart, -höhe und -quoten

### De-minimis Regelung

Sofern die Förderung nicht einer Gebietskörperschaft gewährt wird und der Förderhöchstbetrag von EUR 200.000,00 der letzten drei Wirtschaftsjahre (das laufende sowie die zwei vorangegangenen Steuerjahre) nicht überschritten wird, kann in diesem Förderprogramm auch um Beihilfen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (Abl. EU L 352/I vom 24.12.2013, De-Minimis-VO) angesucht werden. Die in dieser Verordnung festgehaltenen Bestimmungen sind in diesem Fall einzuhalten.

Um die Einhaltung des Höchstbetrags wirksam überprüfen zu können, hat die Fördernehmerin/der Fördernehmer alle De-minimis Beihilfen bekannt zu geben, die ihr/ihm bzw. der Unternehmensgruppe im relevanten Zeitraum von österreichischen Förderungsstellen gewährt wurden. Zugesagte und parallel beantragte De-minimis Beihilfen sind im Zuge der Antragstellung vollständig anzugeben, allfällige Änderungen während der Antragsprüfung unverzüglich mitzuteilen. Hierzu ist eine De-minimis Erklärung von der Förderwerberin bzw. dem Förderwerber abzugeben (siehe dazu Ausschreibungsunterlagen).

### Beihilfe gemäß AGVO

Handelt es sich bei der Maßnahme um keine De-minimis Fördermaßnahme (weil die dazugehörigen oben genannten Kriterien nicht zutreffen), erfolgt die Förderung in Form einer Einzelförderung (§ 21 Abs. 1 Z 1 ARR 2014) von nicht rückzahlbaren Zuschüssen (= sonstige Geldzuwendungen gem. § 2 Z 3 ARR 2014). Die Beihilfeintensitäten richten sich ebenfalls nach der AGVO (siehe Punkt 4.7.).

Förderungshöhe und -quoten variieren je nach Förderungsgegenstand und -art:

Förderungs-gegenstand	Förderungs-art	Max. Förderquote nach Unternehmensgröße gem. AGVO			Max. Förderhöhe [EUR]
		Groß	Mittel	Klein	
<b>Durchführbarkeitsstudien</b>	De-minimis	70 %			100.000,00
	AGVO*	50 %	60 %	70 %	100.000,00
<b>Umsetzungsprojekte</b>	De-minimis	60 %			200.000,00
	AGVO**	40 %	50 %	60 %	300.000,00

\* Gem. AGVO Abschnitt 4 Art. 25

\*\* Gem. AGVO Abschnitt 7 Art. 36

Für Förderungswerber, welche mit ihren beantragten Projekten nicht unter das EU-Beihilfenrecht fallen, sind hinsichtlich der Förderquoten die Zeilen AGVO zu verwenden.

Die angeführten Prozentsätze sind Maximalbeträge, die auch unterschritten werden können. Für Großprojekte (Gesamtvolumen >1 Mio. Euro) wird eine mehrphasige Herangehensweise empfohlen. Die Auszahlung erfolgt in der Regel nach Ende der Projektlaufzeit, bei mehrjährigen Projekten kann eine jährliche Auszahlung nach Vorlage entsprechender Zwischenberichte erfolgen. Details sind in den abzuschließenden Förderverträgen geregelt.

### **Kumulierung und andere Förderungen**

Beabsichtigen auch andere Rechtsträger der Förderwerberin/dem Förderwerber für dieselbe Leistung, wenn auch mit anderer Zweckwidmung eine Förderung zu gewähren, haben sie sich vorher mit dem BMK bzw. der Abwicklungsstelle abzustimmen (§ 13 ARR 2014).

Eine Kumulierung mit anderen Förderungen des Bundes, der Länder oder der Europäischen Union zum gleichen Sachverhalt ist ausgeschlossen (vgl. § 5 Abs. 4 ARR 2014).

Die Fördernehmerin/der Fördernehmer hat im Förderantrag anzugeben (§§ 17, 18 ARR 2014),

- welche Förderungen aus öffentlichen Mitteln einschließlich EU-Mitteln die Fördernehmerin/der Fördernehmer in den letzten drei Jahren vor Einbringung des

Förderungsansuchens für dieselbe Leistung, wenn auch mit verschiedener Zweckwidmung, gewährt wurden.

- um welche Förderungen die Förderwerberin/der Förderwerber bei einer anderen haushaltsführenden Stelle des Bundes oder einem anderen Rechtsträger einschließlich anderer Gebietskörperschaften und der Europäischen Union angesucht hat, über die Gewährung aber noch nicht entschieden wurde oder noch ansuchen will,
- dass kein gesetzlicher Ausschlussgrund vorliegt.

## 5.5. Förderbare Kosten

Förderbare/anerkenbare 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.

Als förderbare Projektkosten werden ausschließlich Kosten anerkannt, welche ab dem Datum der Projekteinreichung angefallen sind.

Folgende Kosten sind förderbar:

- **Personalkosten** (Personen, die direkt mit dem Projekt beschäftigt sind bzw. für das Projekt ausgeliehen werden) sowie darauf anfallende lohnabhängige Gemeinkosten. 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 Reisegebührevorschrift 1955, Nr. 133, für vergleichbare Bundesbedienstete entspricht (§ 34 Abs. I ARR).
- **Sachkosten**: z.B. Rechnungen von Drittleistern (z.B. Projektmanagement, Marketing, Rechtsberatung, technisch/wirtschaftliche Beratungsleistungen, Organisationsberatung), Anschaffung geringwertiger Wirtschaftsgüter (Anschaffungswert < EUR 500,00), Reisekosten.
- **Investitionskosten** (Investitionen, die im Rahmen der Umsetzung innovativer Güterverkehrs- und Logistikkonzepte zur Anpassung der betrieblichen Logistikprozesse sowie für kleinräumige infrastrukturelle Anpassungen getätigt werden); hinsichtlich leasingfinanzierter Investitionsgüter gelten die Bestimmungen gem. § 35 ARR 2014.

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

Handelt es sich um eine De-minimis Fördermaßnahme, sind diese Investitionskosten zu 100 % förderbare Kosten. Handelt es sich nicht um eine De-minimis Fördermaßnahme, sind gemäß AGVO Abschnitt 7, Artikel 36 die Investitionsmehrkosten beihilfefähig, die erforderlich sind, um über das in den EU Unionsnormen vorgeschriebene Umweltschutzniveau hinauszugehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz zu verbessern. Handelt es sich bei den Mehrkosten um die gesamte (neu anzuschaffende) Infrastruktur, weil für das bestehende Umweltschutzniveau die betreffende Infrastruktur noch nicht vorhanden ist, so sind 100 % der anfallenden Kosten förderbare Kosten.

### **Nicht förderbare Kosten sind**

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

Überschreitet die Amortisationsdauer einer angeschafften Sache den Leistungszeitraum, darf maximal der Kostenanteil gefördert werden, der der Abschreibung für den Leistungszeitraum nach EStG 1988 entspricht.

### **Anerkennungstichtag**

Mit der Durchführung des Vorhabens darf nicht vor dem Anerkennungstichtag begonnen worden sein. Frühestmöglicher Stichtag für die Anerkennbarkeit ist gem. § 19 ARR 2014 das Datum der Projekteinreichung bei der Abwicklungsstelle SCHIG mbH.

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

## **5.6. Implementierungszeitraum**

Die Projektdauer ist im Bereich Durchführbarkeitsstudien auf ein Jahr und im Bereich Umsetzungsprojekte auf drei Jahre zu begrenzen.

## 5.7. Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

- Sonderrichtlinie Logistikförderung (2017)
- Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (BGBl. II, 208/2014 idgF, „ARR 2014“)
- VERORDNUNG (EU) Nr. 651/2014 DER KOMMISSION vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU L 187 vom 26.6.2014, Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – „AGVO“)
- Die VERORDNUNG (EU) Nr. 1407/2013 DER KOMMISSION vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (Abl. EU L 352/I vom 24.12.2013, De-Minimis-VO)

## 5.8. Ergänzende Vorgaben und Hinweise

### Kostenplanung

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

- Kostendarstellung getrennt für jede einzelne Projektpartnerin/jeden einzelnen Projektpartner, des Weiteren getrennt in die Kategorien Personal-, Sach- und Investitions(mehr)kosten.
- Ein eindeutiger Bezug zwischen den Kostenkomponenten und in den Arbeitspaketbeschreibungen definierten Aktivitäten bzw. zu erzielenden Ergebnissen ist herzustellen.

### Angabe von weiteren geförderten Projekten

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.

Um Mehrfachförderungen auszuschließen, erfolgen neben einer Prüfung gem. § 30 Z3 der ARR 2014 regelmäßige Abfragen in der Transparenzdatenbank des Bundes (TDBG 2012).

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

## 5.9. Verpflichtungen der Fördernehmenden

### Berichtlegungspflichten

Die Fördernehmenden haben Berichte nach im Fördervertrag spezifizierten Vorgaben zu erstellen und vorzulegen. Die inhaltliche Freigabe der zu liefernden (etwaigen) Zwischenberichte sowie des Endberichtes erfolgt durch die SCHIG mbH. Der Zwischenbericht über jeweils eine Abrechnungsperiode bzw. der Endbericht ist von der Fördernehmerin/dem Fördernehmer ohne Aufforderung binnen drei Monaten nach deren Ende vorzulegen. Die Berichtslegung ist Voraussetzung für die Auszahlung von Fördermitteln und hat zumindest folgende Bestandteile zu enthalten:

- Dokumentation des Arbeitsfortschrittes
- Darstellung des (bisherigen) finanziellen Aufwandes inkl. Gegenüberstellung der geplanten Kosten zu den tatsächlich angefallenen Kosten in den Kostenkategorien „Investitionen“, „Sachkosten“ und „Personalkosten“ nach Projektpartnerinnen/ Projektpartnern und Arbeitspaketen sowie der entsprechenden Belege (insbesondere Dritteile- und Lieferantenrechnungen)
- Darstellung der weiteren Planung zur Durchführung der Maßnahmen
- Geeignete Nachweise für die Erfüllung aller Förderungsvoraussetzungen

Ein Muster für einen Zwischen- und Endbericht neben weiteren Spezifikationen sind Teil des Fördervertrages.

### Kontrolle und Evaluierung

Die SCHIG mbH führt im Zuge der Prüfung der Zwischenberichte und des Endberichtes eine Evaluierung zur Überprüfung der Erreichung der Förderziele durch. Die für die Projektbewertung relevanten (qualitative und quantitative) Indikatoren werden im Zuge der Erstellung des Zwischen- und Endberichtes abgefragt. Dem Fördergeber bzw. der SCHIG mbH bleibt es unbenommen, sich weitere Unterlagen auf Anfrage vorlegen zu lassen.

### Projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit

Die Fördernehmerinnen/die Fördernehmer erklären sich bereit, mit dem BMK und der SCHIG mbH zusammenzuarbeiten. Diese Kooperation betrifft insbesondere PR-Aktivitäten (gemeinsame Auftritte auf Veranstaltungen, Aussendungen, zur Verfügung stellen von Inhalten und Bildmaterial für Präsentationen in verschiedensten Medien), Disseminationsaktivitäten (insbesondere die Teilnahme an Workshops, etc.) und die Vernetzung und Zusammenarbeit mit anderen geförderten Projekten.

Die Fördernehmerinnen/die Fördernehmer verpflichten sich, alle Maßnahmen zu setzen, die ggf. einen Betrieb der geförderten Maßnahme bis zum Projektende gewährleisten. Mögliche strengere oder darüberhinausgehende Verpflichtungen der Fördernehmerin/des Fördernehmers im Sinne des Betriebs einer geförderten Maßnahme werden ggf. im Zuge des Fördervertrages vereinbart.

Dem Fördergeber bzw. der SCHIG mbH bleibt es unbenommen, weitere Vorgaben für die Berichtslegung und projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit vorzugeben.

## 6. VERFAHREN

Vor Einreichung ist ein Beratungsgespräch mit Vertreterinnen und Vertretern des BMK sowie der SCHIG mbH verpflichtend („Hearing“). Im Rahmen dieses Beratungsgesprächs soll eine Projektskizze vorgestellt werden, anhand der mit den Vertreterinnen und Vertretern des Fördergebers einerseits die Förderreignung des Projektes evaluiert wird sowie andererseits etwaige Hilfestellung für die Konkretisierung der Antragsunterlagen gegeben wird. Zu diesem Beratungsgespräch wird seitens SCHIG mbH ein Protokoll erstellt werden.

### 6.1. Einreichung

Ab 11.02.2019 ist die laufende Einreichung von Projektanträgen elektronisch bei der SCHIG mbH möglich. Die Anträge werden in der chronologischen Reihenfolge ihres Eintreffens bearbeitet.

Folgende Dokumente bzw. Informationen sind für die elektronische Einreichung erforderlich:

- **Antragsformular** für das Förderungsansuchen (beinhaltet Leistungs-, Kosten-, Zeit- und Finanzierungsplan)
- **Kalkulationsblatt** zu den Projektkosten
- **Firmenbuchauszug**
- Handelt es sich bei der/dem Einreichenden nicht um eine Gebietskörperschaft oder einen Zusammenschluss mehrerer, so ist eine **Unterstützungserklärung** der betroffenen und involvierten Gebietskörperschaft notwendig. Dadurch ist die Einbindung der involvierten Gebietskörperschaft garantiert.
- Gegebenenfalls sonstige beurteilungsrelevante projektspezifische Unterlagen.

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

[www.schig.com/logistikfoerderung-2019](http://www.schig.com/logistikfoerderung-2019)

Die vollständigen Förderungsanträge sind elektronisch an die SCHIG mbH an folgende E-Mail-Adresse zu übermitteln:

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

### 6.2. Beratung und Entscheidung des Fördergremiums

Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Abwicklungsstelle auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die Antragstellerinnen und Antragsteller werden auf behebbare Mängel



hingewiesen und deren Korrektur nachgefordert, oder es wird ein Ausschluss aus formalen Gründen bekannt gegeben.

Nach formaler Prüfung durch die SCHIG mbH erfolgt eine inhaltliche Prüfung und Bewertung durch ein von unabhängigen Expertinnen und Experten besetztes Fördergremium.

Auf Basis der Ergebnisse der Beratung und nach einer formalisierten Einzel-Begutachtung auf Basis der definierten Bewertungskriterien wird vom Fördergremium jeder Projektantrag auf der Grundlage der eingereichten Dokumente beurteilt.

Das Fördergremium unterbreitet Vorschläge für die Förderentscheidung. Teil des Vorschlages können im Detail formulierte Auflagen sein, die geeignet sind, die Erreichung des Förderungszwecks zu gewährleisten. Die Förderungsentscheidung obliegt der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Die Bewertung des Fördergremiums ist Grundlage der Förderungsentscheidung.

### **6.3. Vertragserrichtung**

Im Falle der Gewährung einer Förderung wird ein Förderungsvertrag gemäß § 24 ARR errichtet. Die Abwicklungsstelle SCHIG mbH erstellt – unter Berücksichtigung etwaiger Auflagen – die Förderungsverträge im Namen und Rechnung des Fördergebers BMK. Diesem muss die Antragstellerin/der Antragsteller innerhalb von 12 Wochen schriftlich zustimmen, andernfalls gilt das Förderangebot als widerrufen (§ 23 Abs. 4 ARR).

### **6.4. Datenverwendung, Berichtswesen und Öffentlichkeitsarbeit**

Für das gegenständliche Programm gelten die Vorgaben zur Berichtslegung und projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit des BMK sowie der SCHIG mbH. Die Verwendung der Logos „BMK“, „AUSTRIAN LOGISTICS“ und „SCHIG“ sind in Rücksprache mit dem Fördergeber und der Abwicklungsstelle einzusetzen.

Die/der Projekteinreichende stimmt gemäß § 8 Abs. 1 Z 2 und § 9 Z 6 des Datenschutzgesetzes 2000 und § 107 Abs. 1 des Telekommunikationsgesetzes 2003 und § 27 ARR in den jeweils geltenden Fassungen ausdrücklich zu, dass alle mit diesem Antrag erhobenen personenbezogenen und sonstigen Daten von der Abwicklungsstelle SCHIG mbH zum Zwecke der Antragsbearbeitung sowie zur Vorbereitung und dem Treffen der Förderentscheidung verarbeitet, gespeichert, genutzt und an

Dritte, wie insbesondere an das BMK als Fördergeber sowie das Fördergremium übermittelt werden dürfen.

Die Abwicklungsstelle SCHIG mbH ist weiters berechtigt, mit Dritten (zB angeführte Projektpartnerinnen und -partner, andere Förderstellen etc.) unter Bezugnahme auf die im Förderantrag enthaltenen Angaben Kontakt aufzunehmen, um diese Angaben zu überprüfen.

## 7. KONTAKT UND BERATUNG

### Programmauftrag

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Abteilung II/7 Logistikkoordination

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Tel.: +43 | 71162 651701

E-Mail: [logistik@bmk.gv.at](mailto:logistik@bmk.gv.at)

Kontaktperson:

Kmsr. DI Patrick Grassl – Tel.: +43 | 71162 651702

E-Mail: [patrick.grassl@bmk.gv.at](mailto:patrick.grassl@bmk.gv.at)

### Abwicklung

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

Schieneninfrastruktur- Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH),

Austria Campus 2, Jakov-Lind-Straße 2, Stiege 2, 4. OG, 1020 Wien

Kontaktpersonen:

DI Katharina Kurat – Tel.: +43 | 812 73 43-4306

Patrycja Feichter, BSc – Tel.: +43 | 812 73 43-4303

E-Mail: [logistik@schig.com](mailto:logistik@schig.com), [K.Kurat@schig.com](mailto:K.Kurat@schig.com)

### Versionshistorie

- Version 2: Verbesserung der Lesbarkeit je eines Satzes in Kap. 4.1 und 4.5; Streichung des Satzes „Die Verwertungsrechte der Projektergebnisse gehen auf den Fördergeber BMVIT über.“ in Kap. 5.4
- Version 3: Aktualisierung Änderung Namen Bundesministeriums (von BMVIT auf BMK), Aktualisierung Kontaktdaten, Ergänzung Punkte Bewertungskriterien
- Version 4: Aktualisierung Änderung Abteilungsname Logistikkoordination im BMK
- Revision 09/2021: Ergänzung der Vorbemerkung und kleinere Anpassungen (Kontaktdaten)
- Revision Version2: Ergänzungen für Förderwerber, die nicht unter das EU-Beihilfenrecht fallen (inkl. Hinweise auf deren auszufüllenden (Eigen-)Erklärungen) in Kap. 5.1 und Kap. 5.4