

# LOGISTIKFÖRDERUNG DES BMIMI

**Förderungsleitfaden**

**gem. 7.1 der Sonderrichtlinie Logistikkförderung 2024 – 2028**

**Wien, April 2025**

**Zertifiziert nach ISO 9001**

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>0.</b>	<b>Vorbemerkung.....</b>	<b>3</b>
<b>1.</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Das Programm Logistikförderung .....</b>	<b>5</b>
2.1.	Hintergrund.....	5
2.2.	Ziele.....	5
2.3.	Bezug zu anderen Förderprogrammen.....	7
<b>3.</b>	<b>Inhalt der Ausschreibung .....</b>	<b>8</b>
3.1.	Förderbare Maßnahmen .....	8
3.2.	Beispielhafte Projekte und weiterführende Literatur des BMIMI .....	10
<b>4.</b>	<b>Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung .....</b>	<b>12</b>
<b>5.</b>	<b>Administrative Hinweise zur Ausschreibung .....</b>	<b>14</b>
5.1.	Zielgruppen und Teilnehmerechte.....	14
5.2.	Konsortialpartnerschaft und Subunternehmer .....	14
5.3.	Budget .....	15
5.4.	Förderungsart, -höhe und -quoten .....	15
5.5.	Förderbare Kosten .....	17
5.6.	Implementierungszeitraum.....	19
5.7.	Rechtsgrundlagen und EU-Konformität.....	20
5.8.	Ergänzende Vorgaben und Hinweise.....	20
5.9.	Verpflichtungen der Förderungsnehmenden.....	21
<b>6.</b>	<b>Verfahren .....</b>	<b>23</b>
6.1.	Einreichung.....	23
6.2.	Beratung und Entscheidung des Förderungsgremiums .....	24
6.3.	Vertragserrichtung .....	24
6.4.	Datenverwendung, Berichtswesen und Öffentlichkeitsarbeit.....	24
<b>7.</b>	<b>Kontakt und Beratung.....</b>	<b>26</b>

## 0. VORBEMERKUNG

Nach dem erfolgreichen Abschluss der ersten Programmperiode der Logistikförderung sollen mit der Fortführung des Programmes in den Jahren 2024 – 2028 gezielte Maßnahmen zur Förderung der Nachhaltigkeit in der Logistik gesetzt werden.

Folgende Schwerpunkte sind aufgrund der Kenntnis der Branche und der Erfahrungen der letzten Jahre Logistikförderung in der inhaltlichen Ausrichtung gesetzt worden:

- Lieferkettenoptimierungen und integrative Betrachtungsweise der Lieferketten
- Sorgfaltspflichten und Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen
- Elektronische Frachtbeförderungsinformation (eFTI) und Paperless Logistics
- Supply Chain Cyber Risk Management (SCCRM)
- Optimierung des Produktionsfaktors Energie
- Schonung der Ressourcen Raum und Fläche
- Urbane Gestaltungsräume – „Sustainable Urban Logistics Planning“ (SULP)
- Behebung von Arbeitskräftemangel und Qualifizierungsmaßnahmen
- Verringerung des Ressourcenverbrauchs sowie der Abfälle und Emissionen
- Tierwohl

## 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 Logistiksektors, zur Erhöhung der Standortattraktivität sowie zur Sicherstellung der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit.

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

Die Einreichung ist jederzeit innerhalb der Laufzeit der zugrundeliegenden Sonderrichtlinie Logistikförderung (01.01.2024 – 31.12.2028) möglich.

### Abwicklungsübersicht

Förderungsgegenstand	Durchführbarkeitsstudien	Umsetzungspiloten	Umsetzungsbegleitung
Förderungsquote	max. 70 %	max. 60 %	max. 60 %
Förderungshöhe	bis max. EUR 150.000	bis max. EUR 350.000	bis max. EUR 200.000
Projektlaufzeit	max. ein Jahr	max. drei Jahre	max. drei Jahre
Termine und Meilensteine	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Erstkontakt BMIMI/SCHIG mbH</li> <li>2. Verpflichtendes Beratungsgespräch</li> <li>3. Einreichung der Antragsunterlagen</li> <li>4. Beratung und Empfehlung des Förderungsgremiums</li> <li>5. Entscheidung des Förderungsgebers BMIMI</li> <li>6. Abschluss Förderungsvertrag durch SCHIG mbH</li> <li>7. Leistungsdarstellung inkl. Abrechnung und Beendigung</li> </ol>		
Informationen	<a href="https://www.schig.com/logistikfoerderung">https://www.schig.com/logistikfoerderung</a> <a href="https://www.bmimi.gv.at">https://www.bmimi.gv.at</a> <a href="https://www.austrianlogistics.at">https://www.austrianlogistics.at</a>		

## 2. DAS PROGRAMM LOGISTIKFÖRDERUNG

### 2.1. Hintergrund

Die Rahmenbedingungen und Grundlagen, welche das Fundament für die Begründung der Sonderrichtlinie bilden, haben sich in den vergangenen Jahren laufend weiterentwickelt. Beispielsweise bildete die Basis für das 2019 ins Leben gerufenen Instrument der Logistikförderung noch der Gesamtverkehrsplan für Österreich aus 2012. Dieses Strategiedokument spannte bereits einen Bogen über alle Verkehrsträger und verschiedene verkehrspolitische Bereiche. Mobilität von Personen und der Transport von Gütern sollten 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. An seine Stelle ist mittlerweile der Mobilitätsmasterplan 2030 getreten. Dieser hat nunmehr einen viel weitergehenden Anspruch an unser Mobilitätssystem, nämlich die Klimaneutralität im System bis zum Jahr 2040 zu erreichen. Dieses Ziel ist allerdings nur zu erreichen, wenn sowohl auf europäischer Ebene als auch in Österreich alle Akteurinnen und Akteure an einem Strang ziehen. Der europäische Green Deal der Europäischen Kommission eröffnet diese Möglichkeit.

Das gesamtstaatliche Klimaziel für den Verkehr ist dabei die verbindliche Handlungsanleitung, an der sich die strategische Planung aller Verkehrsträger ausrichten muss. Zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs von circa 24 Millionen tCO<sub>2</sub>eq (Stand 2019) bis 2040 auf nahezu null tCO<sub>2</sub>eq reduziert werden.

Der klimaneutrale Verkehr gelingt mit der Verkehrswende (Vermeiden, Verlagern) und der Energiewende im Verkehr (Verbessern mit Phasing-Out fossiler Energieträger und 100 Prozent erneuerbarer Energie im Verkehr). Beides zusammen umschreibt die notwendige Mobilitätswende für das zukünftige Mobilitätssystem 2040. Unterstützt wird der Mobilitätsmasterplan 2030 dabei auch durch eine Reihe von sektorspezifischen Strategiedokumenten, wie den Masterplan Güterverkehr, die Neufassung der Luftfahrtstrategie oder das Aktionsprogramm Donau 2030.

### 2.2. Ziele

Ziel dieses Förderprogrammes 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 dieser Richtlinie sollen einen Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft im Bereich der Disziplin Logistik leisten und auf diesem Wege die Positionierung Österreichs bzw. österreichischer Unternehmen im 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 Verkehrsnachfrage und erfordern gezielte Maßnahmen zur Stärkung österreichischer Anbieter im internationalen Wettbewerb.

### **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 tragen zum Erhalt sowie zur Steigerung der Standortattraktivität bei, sowohl im hochrangigen Netz, als auch im kleinräumigen und vor allem auch ländlichen Bereich (Zustellung von kleinteiligen Sendungen, Versorgungsqualität).

### **Nachhaltige Logistik schaffen**

Nachhaltige 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 Logistikunternehmen selbst. Neben zahlreichen höher qualifizierten Jobs bieten Unternehmen in der Disziplin Logistik 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 Zufriedenheit der Mitarbeiter:innen 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. Der Logistik fällt dabei als Dienstleister und somit Träger dieser Prozesse entscheidende Bedeutung zu. Dazu ist auf vermeidende (im Sinne einer Effektivitätssteigerung) sowie verringernde (im Sinne von Effizienzsteigerung) Aktivitäten mit zusätzlich innovativem Charakter zu setzen. Neben Handel und Industrie sollen außerdem positive Effekte bei Endkundinnen und Endkunden selbst gefördert werden. Damit leistet diese Richtlinie einen Beitrag zur Erreichung EU-weiter sowie nationaler umweltpolitischer Zielsetzungen. Neben reinen CO<sub>2</sub>-basierten Optimierungspotenzialen stehen speziell im Bereich Logistik auch Faktoren wie Lärm, Staub und Flächenverbrauch sowie Tierwohl im Fokus.

## 2.3. Bezug zu anderen Förderprogrammen

Vorhaben im Bereich industrieller (Grundlagen-)Forschung oder experimenteller Entwicklung sowie Neu- und Weiterentwicklung von Technologien und Konzepten sind Inhalt einiger, bestehender Förderprogramme mit eben dieser Zielsetzung und werden daher im Zuge der Logistikförderung nicht unterstützt.

Ebenso sind finanzielle Zuwendungen zum Betrieb des Schienengüterverkehrs an Eisenbahnverkehrsunternehmen im Kontext dieser Richtlinie nicht förderbar (vgl. z.B. Beihilfen für Schienengüterverkehrsleistungen und dergleichen).

Bei Unklarheiten hinsichtlich der Abgrenzung zwischen den Förderprogrammen im Rahmen der Antragstellung ersuchen wir um eine direkte Kontaktaufnahme entweder mit den programmverantwortlichen Abteilungen des BMIMI oder der Abwicklungsstelle zu diesem Förderprogramm, welche einen nicht unbeträchtlichen Teil der Abwicklung der Programme im Sektor innehat. Weitere Informationen dazu unter [www.bmimi.gv.at](http://www.bmimi.gv.at) sowie unter [www.schig.com](http://www.schig.com).

## 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, Umsetzungspiloten sowie Umsetzungsbegleitungen**. 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 Entwicklung von Lösungen im Bereich Logistik (siehe dazu die Logistik-Definition in der Präambel der Richtlinie) oder mit der Prüfung konkreter Lösungsansätze befassen. Dabei sind jedenfalls der innovative Charakter der Studieninhalte sowie die Absicht einer – darauf aufbauenden – Umsetzung der Studienergebnisse hervorzuheben.

Förderbare Maßnahmen sind demzufolge beispielsweise Logistikkonzepte mit innovativem, umsetzungsorientiertem Charakter, Konzepte für Effizienzsteigerungsmaßnahmen aber auch Nutzungskonzepte für vorhandene Infrastrukturen.

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

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



## **Umsetzungspiloten**

Zentraler Wesenszug von beantragten Projekten im Förderungsgegenstand „Umsetzungspiloten“ ist die Verknüpfung des Innovations- mit dem Umsetzungscharakter der beabsichtigten Investition sowie die Neuartigkeit der vorgeschlagenen Inhalte. Dies kann sich etwa im Einsatz neuer systemischer bzw. kooperativer Lösungsansätze oder neuer bzw. bisher im Branchenbereich nicht zur Anwendung gelangender Technologien manifestieren.

In diesem Sinne sind Logistikprojekte aus dem in der Präambel beschriebenen Themenbereichen angesprochen, die sämtliche relevante und notwendige Akteurinnen und Akteure vereinen und daher auch imstande sind, einen zukünftigen Markterfolg der Lösungsansätze zu ermöglichen.

Somit sollen neue logistische, kooperative, technologische als auch regulative Lösungsansätze im Bereich Logistik im Echtbetrieb erprobt und ausgerollt werden. Essenziell ist dabei der Innovations- und Umsetzungscharakter der Maßnahme. Zu diesem letzteren Zweck sind in erster Linie Projekte angesprochen, die sämtliche relevanten und notwendigen Akteurinnen und Akteure vereinen und daher auch imstande sind, derartige Maßnahmen umzusetzen, wie zum Beispiel

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

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

## **Umsetzungsbegleitung**

Der Förderungsgegenstand „Umsetzungsbegleitung“ bietet für wirtschaftliche und kommunale Akteurinnen und Akteure die Möglichkeit, auf den im Rahmen der „Umsetzungspiloten“ gewonnenen Ergebnissen aufzubauen und diese zu nutzen. Damit soll sichergestellt werden, dass nicht nur die jeweiligen Innovationsträger von der Förderung unterstützt werden, sondern deren sinnvolle und zielführende Aktivitäten auch weiteren am Markt Teilnehmenden zu Gute kommen können. Dies bewirkt – zusammen mit dem verpflichtenden Teilen der Projektergebnisse und -erfahrungen von Pilotprojekten eine erwünschte Hebelwirkung und beschleunigt damit die Marktdurchdringung der durch das Förderprogramm intendierten Ziele (Katalysatoreffekt).

## 3.2. Beispielhafte Projekte und weiterführende Literatur des BMIMI

Im Rahmen der **Logistikförderung 2019 – 2023** konnten zahlreiche Studien und Umsetzungsprojekte unterstützt und realisiert werden. Beispiele dazu finden sich unter <https://www.schig.com/projekte-logistikfoerderung>.

### Weiterführende und vertiefende Literatur

Im Rahmen der Initiative **Smart Urban Logistics** wurde die Gestaltung eines strategischen Gesamtkonzepts (Rahmenbedingungen, Grundlagen und Anforderungen in Bezug auf den städtischen Güterverkehr) thematisiert. Der damit verbundene Katalog an nationalen und internationalen Referenzprojekten sowie das zusammengestellte Maßnahmenportfolio bieten Handlungsansätze für die urbane Logistik:

- [https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/smart\\_urban.html](https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/smart_urban.html)

**Sustainable Urban Logistics Planning (SULP)** gilt in weiterer Folge heute als essenzielle Teilkomponente der „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP), welche von der Europäischen Kommission als wesentlicher Hebel zur Erreichung verkehrsemissionsneutraler Ballungsräume gesehen werden:

- <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/sulp.html>

Einen entscheidenden Beitrag dazu soll die **Digitalisierung der Logistikprozesse**, etwa in Gestalt der elektronischen Frachttransportinformationen leisten:

- <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/eFTI.html>

Die Gesetzgebung auf europäischer Ebene zum Thema der **Sorgfaltspflichten von Unternehmen** entlang der Lieferketten ist laufend im Aufbau begriffen. Akteurinnen und Akteure im Logistikbereich wird empfohlen, die aktuellen Entwicklungen zu verfolgen und diese frühzeitig bei der Planung ihrer Logistikaktivitäten zu berücksichtigen:

- [https://commission.europa.eu/business-economy-euro/doing-business-eu/corporate-sustainability-due-diligence\\_en](https://commission.europa.eu/business-economy-euro/doing-business-eu/corporate-sustainability-due-diligence_en)

Die Entwicklung von Konzepten und Maßnahmen zur **Minimierung des Ressourcenverbrauchs** im Logistikbereich sind ein zentraler Aspekt der Logistikförderung. Der Energiebedarf entlang von

Logistikketten und das Thema des Flächenverbrauchs wurde in zwei wegweisenden Studien des BMIMI behandelt:

- <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/logistikimmobilien.html>
- <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/publikationen/energiebedarf-in-lieferketten.html>

Die in den letzten Jahren massiert auftretenden bedrohlich wirkenden Krisensituationen von der Pandemie über die Energiekrise bis hin zu kriegerischen Auseinandersetzungen in unmittelbarer Nachbarschaft haben auch in Österreich die Verletzlichkeit internationaler Logistikketten in einer globalisierten arbeitsteiligen Wirtschaft in dramatischer Weise vor Augen geführt. Damit wird die Thematik des **Supply Chain Risk Managements** auch für heimische Unternehmen aller Größenordnungen, relevant. Der zusammen mit dem VNL entwickelte Reifegrad-Check ist hier eine erste Hilfestellung und unter Umständen die Basis für eine Projekteinreichung:

- <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/vgm/supply-chain-risk-management.html>

Die 2016 eingeführten **Cybersicherheitsvorschriften** der EU wurden durch die 2023 in Kraft getretene NIS2-Richtlinie aktualisiert. Es modernisierte den bestehenden Rechtsrahmen, um mit der zunehmenden Digitalisierung und einer sich entwickelnden Bedrohungslandschaft für Cybersicherheit Schritt zu halten. Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Richtlinie werden von Logistikförderung dezidiert unterstützt:

- <https://digital-strategy.ec.europa.eu/de/policies/nis2-directive>

## 4. BEWERTUNGSKRITERIEN – ÜBERSICHT UND GEWICHTUNG

0	Relevanz des Vorhabens (gemessen an den Programmzielen)	Gegeben Ja / Nein
	Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit	
	Steigerung der Standortattraktivität	
	Schaffung nachhaltiger Logistik	

	Bewertungskriterien	Punkte maximal
<b>1</b>	<b>Qualität des Vorhabens</b>	<b>30</b>
	Vollständigkeit & Nachvollziehbarkeit des Vorhabens	
	Vollständigkeit & Nachvollziehbarkeit des Antrags	
	Kompetenzen/Referenzen der/des Konsortialführenden sowie der Partner:innen	
	Umsetzungseignung/Qualität der Umsetzungsplanung	
<b>2</b>	<b>Innovationsgehalt</b>	<b>20</b>
	Grad der Innovation – Verbesserung ggü. State of the Art	
	Interoperabilität und Schnittstellen zu existierenden Systemen und Diensten	
<b>3</b>	<b>Auswirkungen / Effekte</b>	<b>50</b>
	Potenzial zur Verminderung von Treibhausgas-Emissionen/CO <sub>2</sub> und lokalen Luftschadstoffen (z.B. NO <sub>x</sub> , PM)	
	Potenzial zur Verminderung sonstiger negativer Umwelteinflüsse wie Lärm, Staub, Anzahl Fahrten, Ressourcenverbrauch (Flächen, Energie, Abfälle,...), fossile Energiequellen,...	
	Verbesserung urbaner Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehre (Sustainable Urban Logistics Planning)	
	Verbesserung im Bereich Kreislaufwirtschaft und Sekundärrohstofflogistik	
	Schaffung neuer Arbeitsplätze	
	Kompetenzentwicklung inkl. Aus- und Weiterbildung	
	Verbesserung der Arbeitsqualität, MA-Gesundheit/-Zufriedenheit	
	Verbesserung im Bereich Tierwohl	
	Wirtschaftlichkeit (Verbesserung Wettbewerbsfähigkeit, Erhöhung Wirtschaftlichkeit, Effizienzsteigerung, Sicherung langfristiger Betrieb,...)	
	<b>Summe</b>	<b>100</b>

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 Förderungsentscheidung muss ein Projekt bei der Relevanz des Vorhabens (Wettbewerbsfähigkeit, Standortattraktivität, Nachhaltigkeit) zumindest zwei der drei Punkte erfüllen bzw. müssen gegeben sein sowie in der Gremiumsbeurteilung zumindest 60 Punkte erhalten.

## **5. ADMINISTRATIVE HINWEISE ZUR AUSSCHREIBUNG**

### **5.1. Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte**

Antragsberechtigt sind vom Bund verschiedene juristische Personen, eingetragene Personengesellschaften und natürliche Personen.

Förderungswerbende, welche Forschungseinrichtungen im Sinne des Unionsrahmens für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation (FuEuRahmen, 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 Abs. 1 AEUV ist, mittels „Eigenerklärung zur Eigenschaft als Forschungseinrichtung sowie zur nichtwirtschaftlichen Tätigkeit“ nachweisen (siehe dazu Leitfaden und Ausschreibungsunterlagen). Förderungswerbende, 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).

Beinhaltet die geförderte Leistung Mobilitäts- und Logistikkonzepte, die die Zustimmung der Länder bzw. Gemeinden erfordern, sind diese als Projektpartner:in zu integrieren oder zumindest eine schriftliche Zustimmung dieser ist beizulegen (bspw. 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 Partner:innen haben ihre Aufwendungen ohne Bundesförderung zu finanzieren. Antragsprache ist Deutsch.

### **5.2. Konsortialpartnerschaft und Subunternehmer**

Die Förderungswerbenden sind berechtigt, sich zu einem Konsortium zusammenzuschließen. Die Partner:innen schließen eine Kooperationsvereinbarung ab. Die Partner:innen haben eine:n Konsortialführer:in zu nennen, der für die Abwicklungsstelle für die finanzielle Abwicklung ausschließlich zuständig ist. Die Kommunikation zwischen dem Förderungsgeber und der SCHIG mbH einerseits und allen Förderungsnehmerinnen und Förderungsnehmern andererseits erfolgt ausschließlich durch die von der:dem Konsortialführenden genannte Ansprechperson.

Alle Partner:innen des Konsortiums werden Förderungsnehmer:innen, also Vertragspartner:innen des Förderungsvertrages mit der SCHIG mbH. Alle Förderungsnehmer:innen haften dem Förderungsgeber und der Abwicklungsstelle gegenüber solidarisch für die Einhaltung aller Verpflichtungen aus dem Förderungsvertrag<sup>1</sup>.

### **5.3. Budget**

Im Rahmen des Programms Logistikförderung stehen von 2024 bis 2028 rund EUR 15 Mio. an Förderungsmittel zur Verfügung.

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

#### **De-minimis Regelung**

Sofern die Förderung nicht einer Gebietskörperschaft gewährt wird und der Förderungshöchstbetrag von EUR 300.000,00 der letzten drei Wirtschaftsjahre (das laufende sowie die zwei voran gegangenen Steuerjahre) nicht überschritten wird, kann in diesem Förderprogramm auch um Beihilfen gemäß der Verordnung (EU) 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis Beihilfen (ABl. L, 2023/2831, 15.12.2023, 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 der:die Förderungsnehmer:in alle De-minimis Beihilfen bekannt zu geben, die ihm:ihr bzw. der Unternehmensgruppe im relevanten Zeitraum von österreichischen Förderstellen 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 dem:der Förderungswerber:in 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

---

<sup>1</sup> In der Kooperationsvereinbarung ist das Innenverhältnis der Kooperationspartner:innen abgebildet; innerhalb dieser ist auch die solidarische Haftung der Projektpartner:innen untereinander beschränkbar.

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. Förderungsquote nach Unternehmensgröße gem. AGVO			Max. Förderhöhe [EUR]
		Groß	Mittel	Klein	
<b>Durchführbarkeits- studien</b>	De-minimis	70 %			150.000
	AGVO*	50 %	60 %	70 %	150.000
<b>Umsetzungspiloten</b>	De-minimis	60 %			300.000
	AGVO**	40 %	50 %	60 %	350.000
<b>Umsetzungsbegleitung</b>	De-minimis	60 %			200.000
	AGVO**	40 %	50 %	60 %	200.000

\* Gem. AGVO Abschnitt 4 Art. 25

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

Für Förderungswerber:innen, welche mit ihren beantragten Projekten nicht unter das EU-Beihilfenrecht fallen, sind hinsichtlich der Förderungsquoten die Zeilen AGVO zu verwenden. Die Zuordnung zur Unternehmensgröße (inkl. verbundener Unternehmen<sup>2</sup>) erfolgt über die Mitarbeiterzahl und Jahresumsatz oder Bilanzsumme gemäß Definition (siehe Kostenkalkulationsformular unter READ\_ME).

Die angeführten Prozentsätze sind Maximalbeträge, die auch unterschritten werden können. Für Großprojekte (Gesamtvolumen >1 Mio. Euro) wird eine mehrphasige Herangehensweise empfohlen.

<sup>2</sup> Unterstützende Lektüre zur Ermittlung der Unternehmensgröße unter Berücksichtigung aller dem Unternehmen verbundenen Unternehmen: KMU-Handbuch der Kommission <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/42921> insbesondere ab S. 21 zu verbundenen Unternehmen



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 dem:der Förderungswerber:in für dieselbe Leistung, wenn auch mit anderer Zweckwidmung eine Förderung zu gewähren, haben sie sich vorher mit dem BMIMI 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).

Der:die Förderungsnehmer:in hat im Förderantrag anzugeben (§§ 17, 18 ARR 2014),

- welche Förderungen aus öffentlichen Mitteln einschließlich EU-Mitteln der:die Förderungsnehmer:in in den letzten drei Jahren vor Einbringung des Förderungsansuchens für dieselbe Leistung, wenn auch mit verschiedener Zweckwidmung, gewährt wurden.
- um welche Förderungen der:die Förderungswerber:in 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 bzw. 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 Förderungsziels 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).

Folgende Personalkosten-Stundensätze für unterschiedliche Qualifikationskategorien, die auch in den auszufüllenden Kalkulationsfiles hinterlegt sind, kommen 2025 zur Anwendung (inkl. Gemeinkosten):

<b>max. förderbare Personalkosten gem. WFWA-FinAV BGBl. II Nr. 221/2024</b>	<b>Maximal förderbarer Stundensatz 2025 [Euro]</b>
Führungskräfte I (von Großunternehmen)	168,00
Führungskräfte 2 /Experte/Expertin qualifizierte Fachkraft	132,00
Fachkraft	93,00
Hilfskraft	68,00
	51,00

- **Sachkosten:** Förderbar sind Rechnungen von Dritteleistern (z.B. für Projektmanagement, Marketing, Rechtsberatung, technisch/wirtschaftliche Beratungsleistungen, Organisationsberatung etc.) sowie Lieferanten für die Anschaffung geringwertiger Wirtschaftsgüter (Anschaffungswert < EUR 500,00) sowie Reisekosten.
- **Investitionsmehrkosten:** Förderfähig sind die Kosten von Investitionen, die im Rahmen der Umsetzung innovativer Logistikkonzepte zur Anpassung der betrieblichen Logistikprozesse sowie für kleinräumige infrastrukturelle Anpassungen getätigt werden. Welcher Teil von Investitionskosten als „Mehrkosten“ zu definieren ist, ist im Einzelfall (im Rahmen des Beratungsgesprächs) gemeinsam zu klären. Wird beispielsweise eine existierende Anlage durch eine neue, lediglich (energie-)effizientere oder umweltfreundlichere Anlage ersetzt, sind nur die Mehrkosten der neuen Anlage gegenüber einer weniger energieeffizienten / umweltfreundlichen Anlage förderfähig. Ist die Investition jedoch insgesamt für die Umgestaltung eines bestehenden oder die Einführung eines neuen, (energie-)effizienteren / umweltfreundlicheren Prozesses notwendig, kann die gesamte Investition als Investitionsmehrkosten definiert werden. Voraussetzung für die Förderfähigkeit ist, dass das gemäß AGVO Abschnitt 7, Artikel 36 angeschaffte Investitionsgut über ein in den EU Unionsnormen vorgeschriebenes Umweltschutzniveau

hinausgeht oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz verbessert. Überschreitet die Amortisationsdauer einer Sache, die zur Durchführung der Leistung angeschafft wird, den Zeitraum der Leistung, darf maximal jener Kostenanteil gefördert werden, der der Abschreibung nach dem EStG 1988 für den Leistungszeitraum entspricht. Die Art der Finanzierung ist für die Förderbarkeit eines Investitionsgegenstandes unerheblich, wobei Finanzierungskosten nicht förderbar sind. Hinsichtlich leasingfinanzierter Investitionsgüter gelten die Bestimmungen gem. § 35 ARR 2014.

### **Nicht förderbare Kosten sind**

- Kosten, die vor der Einreichung des Förderantrags angefallen sind.
- Kosten, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem geförderten Vorhaben stehen.
- Drittleisterrechnungen, die sich Projektpartner:innen eines Projektes im Rahmen des geförderten Projektes wechselseitig legen.

### **Anerkennungstichtag**

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

Vergibt der:die Förderungsnehmer:in Aufträge (Dienstleistungs-, Bau-, oder Liefer-aufträge) an Dritte und handelt es sich bei dem:der Förderungsnehmer:in um einen:eine öffentliche:n Auftraggeber:in oder einen zur Anwendung von Bestimmungen des BVergG verpflichteten Auftraggeber iSd § 3 BVergG, hat der:die Förderungsnehmer:in 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 Umsetzungspiloten und Umsetzungsbegleitung auf drei Jahre zu begrenzen.

Förderungsnehmende können in zu begründenden Ausnahmefällen eine angemessene Verlängerung der ursprünglichen Projektlaufzeit auch über die maximale Projektlaufzeitbegrenzung hinaus beantragen. Eine Entscheidung über einen solchen Antrag zur Projektlaufzeitverlängerung erfolgt durch den Förderungsgeber.

## 5.7. Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

- Sonderrichtlinie Logistikförderung (2024-2028)
- 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 26.06.2014 idgF, Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – „AGVO“)
- Die VERORDNUNG (EU) Nr. 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L, 2023/2831, 15.12.2023, De-Minimis-VO)

## 5.8. Ergänzende Vorgaben und Hinweise

### Kostenplanung

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

- Kostendarstellung getrennt für jede:n einzelne:n Projektpartner:in, 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

Der:die Förderungswerbende 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 Projektes zu abgeschlossenen, laufenden bzw. beantragten Projekten vorzunehmen und der über derartige Vorgängerprojekte hinausgehende Zusatznutzen und Innovationsgehalt nachzuweisen.

## 5.9. Verpflichtungen der Förderungsnehmenden

### Berichtslegungspflichten

Die Förderungsnehmenden haben Berichte nach im Förderungsvertrag 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 dem:der Förderungsnehmer:in ohne Aufforderung binnen drei Monaten nach deren Ende vorzulegen. Die Berichtslegung ist Voraussetzung für die Auszahlung von Förderungsmitteln 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 bzw. Projektpartnern und Arbeitspaketen sowie der entsprechenden Belege (insbesondere Dritteilester- und Lieferantenrechnungen)
- Darstellung der weiteren Planung zur Durchführung der Maßnahmen
- Dokumentation der Wirkungen entsprechend der Programmziele der Richtlinie
- Dokumentation der durchgeführten Öffentlichkeitsarbeit und Dissemination (Publikationspflichten)
- Geeignete Nachweise für die Erfüllung aller Förderungsvoraussetzungen
- Quantifizierung der Projektwirkungen gemäß den Anforderungen in der Berichtsvorlage
- Faktenblatt (bei Endberichtslegung)

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

### Kontrolle und Evaluierung

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

### **Projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit**

Die Förderungsnehmer:innen erklären sich bereit, mit dem BMIMI 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 Förderungsnehmer:innen verpflichten sich, alle Maßnahmen zu setzen, die ggf. einen Betrieb der geförderten Maßnahme bis zum Projektende gewährleisten. Mögliche strengere oder darüberhinausgehende Verpflichtungen der Förderungsnehmerin bzw. des Förderungsnehmers im Sinne des Betriebs einer geförderten Maßnahme werden ggf. im Zuge des Förderungsvertrages vereinbart.

Verletzungen dieser Verpflichtungen können zu einer Pönalisierung (Reduktion der Förderung) führen, diese ist Bestandteil des Förderungsvertrages.

Dem Förderungsgeber 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 der SCHIG mbH bzw. des BMIMI verpflichtend. Voraussetzung für die Abhaltung eines Beratungsgesprächs ist die Abgabe des ausgefüllten Anmeldeformulars für das Gespräch. Im Rahmen dieses Beratungsgesprächs soll eine Projektskizze vorgestellt werden, anhand der mit den Vertreterinnen und Vertretern des Förderungsgebers einerseits die Förderungseignung 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

Seit 01.01.2024 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
- Aktueller **Auszug aus dem österreichischen Firmenbuch / Zentralen Vereinsregister** (nicht älter als sechs Monate)
- Sonstige betriebliche Nachweise (nicht älter als sechs Monate), sofern die beantragte Fördersumme über EUR 150.000 liegt:
  - o Gewerbeberechtigung (GISA)
  - o Erklärung über die strafrechtliche Unbescholtenheit der Geschäftsführung des beantragenden Unternehmens
  - o Letztgültiger Kontoauszug der Sozialversicherungsanstalt
  - o Letztgültige Lastschriftanzeige der zuständigen Finanzbehörde
  - o Geprüfte Jahresabschlüsse mit Anhängen und Lageberichten jedenfalls des letzten Geschäftsjahres
- Gegebenenfalls sonstige beurteilungsrelevante projektspezifische Unterlagen (z.B. LOIs).

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

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

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 Förderungsgremiums**

Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Abwicklungsstelle auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die Antragsteller:innen 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 Gremium.

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

Das Förderungsgremium unterbreitet Vorschläge für die Förderungsentscheidung. Teil des Vorschlages können im Detail formulierte Auflagen sein, die geeignet sind, die Erreichung des Förderungszwecks zu gewährleisten. Die Förderungsentscheidung obliegt dem Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI). Die Bewertung des Förderungsgremiums 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 Förderungsgebers BMIMI. Diesem muss der:die Antragsteller:in innerhalb von 12 Wochen schriftlich zustimmen, andernfalls gilt das Förderungsangebot als widerrufen (§ 23 Abs. 4 ARR).

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

Der Förderungsgeber BMIMI und die Abwicklungsstelle SCHIG mbH verarbeiten sämtliche im Zusammenhang mit der gewährten Förderung anfallenden Daten im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, im Hinblick auf personenbezogene Daten somit iSd Datenschutzgesetzes, DSGVO (BGBl. I Nr. 165/1999 idgF) bzw. der DSGVO (Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016). Einzelheiten regeln die Sonderrichtlinie sowie der jeweilige Förderungsvertrag.



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

## 7. KONTAKT UND BERATUNG

### Programmauftrag

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)

Abteilung II/7 Logistikkoordination

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Tel.: +43 | 71162 651701

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

### Versionshistorie

Version 1: Erstfassung Jänner 2024

Version 2: Jänner 2025: Anpassung MA-Stundensätze auf 2025, Präzisierung Definition Unternehmensgröße und kleinere Anpassungen

Version 3: April 2025: Umbenennung zu Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)