

Leitfaden Leuchttürme der Branchen- und Regionallogistik / Anschlussbahnen 2012

**Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds
der österreichischen Bundesregierung**



Seit dem Jahr 2007 werden Anschlussbahn-Projekte vom Klima- und Energiefonds gefördert, seit Ende 2010 sind die Förderaktivitäten in diesem Bereich bei uns konzentriert. 86 eingereichten stehen 49 genehmigte Projekte gegenüber, über 42 Mio. Euro Fördermittel wurden in den Jahren 2007 bis 2011 für innovative Anschlussbahn- und Terminal-Projekte durch den Klima- und Energiefonds zur Verfügung gestellt. Durch diese gezielte Förderung umweltfreundlicher Transportmodi konnte seit 2007 eine nachhaltige Verlagerungswirkung weg von der Straße erzielt werden – und somit eine langfristig anhaltende Reduktion der CO₂-Belastung unserer Umwelt. Beispielsweise werden in den kommenden Jahren mit zehn Anschlussbahn-Projekten aus dem Jahresprogramm 2011 rund 258.800 Tonnen CO₂ vermieden.

Die große Nachfrage bestätigt die Notwendigkeit unserer Förderung. Die „Leuchttürme der Branchen- und Regionallogistik“ zeichnet neben großer Umweltwirkung durch „echte“ Nettoverlagerungen von Transportsubstraten zur Schiene ihr hohes Maß an innerbetrieblichen Innovationen und Verbesserungen im Bereich der Logistik aus: Unternehmen investieren in die Optimierung der Transportketten sowie in die effiziente Nutzung von vorhandenen – aber auch neuen – Transportmöglichkeiten, sie sehen aber auch effiziente Kooperationen vor.

Unsere qualitativen Messlatten werden wir auch 2012 anlegen. Wir freuen uns auf Ihre zukunftsweisenden Anträge mit ökologischem Verantwortungsbewusstsein, die wieder von einer (inter-)nationalen Fachjury evaluiert werden, um die Besten auszuwählen.



DI Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds



DI Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

01 Das Wichtigste in Kürze

1.1 Ausgangslage und Schwerpunkte der 5. Ausschreibung

Der Klima- und Energiefonds fördert seit 2007 Anschlussbahn- und Terminal-Projekte, die einen besonders hohen Beitrag zur CO₂-Emissionsreduktion leisten und eine hohe Verlagerungswirkung haben.

Durch die Initiierung von sogenannten Leuchtturmprojekten im umweltfreundlichen Güterverkehr folgt der Klima- und Energiefonds seiner Gesamtstrategie, anhand von „Best Practice“-Lösungen Vorbilder zu schaffen, die dann nationale und internationale Nachahmer finden sollen.

Das Programm setzt seinen Fokus auch 2012 auf Umsetzungen in der kooperativen Branchen- und Regionallogistik sowie die Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien, die im Falle einer Realisierung einen substantziellen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Mengen bewirken.

1.2 Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

- Verladende Wirtschaft
- Logistikdienstleister (im weitesten Sinne)
- Eisenbahnverkehrsunternehmen (bei Konzepten/Machbarkeitsstudien)
- KonsulentInnen, PlanerInnen und WissenschaftlerInnen

1.3 Projektarten und Themenfelder

Ausgeschrieben werden die folgenden Projektarten:

- investive Maßnahmen
- Studien und Konzepte

Es stehen vier Themenfelder im Zentrum der Ausschreibung:

1. Leuchttürme der Regionallogistik
2. Leuchttürme der Branchenlogistik
3. Errichtung, Erweiterung oder Modernisierung einer Anschlussbahn
4. Reaktivierung von bestehenden Eisenbahnanlagen als Anschlussbahnen

1.4 Rechtsrahmen

Für die Umsetzung der Projekte gelten die Förder Richtlinien der Anschlussbahnförderung sowie die Sonderrichtlinie zur Terminalförderung in der zum Zeitpunkt der Vertragserrichtung gültigen Fassung.

1.5 Fördergegenstand

- Investitionen zur Errichtung, Erweiterung und Modernisierung von Anschlussbahnen;
- Anlagen und Einrichtungen, die ausschließlich und unmittelbar der Abwicklung und Sicherung des Anschlussbahnbetriebs und des Anschlussbahnverkehrs dienen;
- Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien durch BetreiberInnen von Anschlussbahnen, welche in Investitionsmaßnahmen gemäß den oben genannten Richtlinien resultieren, die nachweislich zu einer effizienteren Nutzung vorhandener Infrastrukturen führen und im Falle der späteren Realisierung einen substantziellen Beitrag zur Reduktion von Verkehrsleistungen auf der Straße bewirken.

1.6 Budget

Im Rahmen der 5. Ausschreibung des Programms „Leuchttürme der Branchen- und Regionallogistik / Anschlussbahnen 2012“ stehen rund 8 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

1.7 Zeitplan

21.5.2012	Eröffnung der 5. Ausschreibung
11.10.2012, 24 Uhr	Ende der Einreichfrist für Projektanträge bei der SCHIG mbH – schriftliche UND elektronische Einreichung
November 2012	Evaluierung der Anträge durch (inter-) nationale ExpertInnenjury
November 2012	Jurysitzung und Vergabeempfehlung an das Präsidium des Klima- und Energiefonds
Dezember 2012	Förder-/Finanzierungsentscheidung durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds
Dezember 2012	Bekanntgabe der Ergebnisse und Versendung Förderangebot
ab Jänner 2013	Vertragsabschlüsse

1.8 Bewertungskriterien

Eingereichte Projekte werden anhand der folgenden Kriterien bewertet:

1. Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Erreichung der Ziele des Förderprogramms
2. Zeitnähe der Umsetzbarkeit
3. Qualität des Vorhabens
4. Eignung der FörderwerberInnen/Projektbeteiligten
5. ökonomisches Potenzial und Verwertung

02 Ziele des Programms und Inhalte der Ausschreibung

2.1 Ausgangssituation und Ausrichtung des Programms

Der Klima- und Energiefonds fördert seit 2007 Anschlussbahn-Projekte, die einen besonders hohen Beitrag zur CO₂-Emissionsreduktion leisten und eine hohe Verlagerungswirkung haben. Sicherergestellt werden die Klimaschutzeffekte durch das 2008 vom Klima- und Energiefonds eingeführte Juryprozedere, bei dem alle im Rahmen der Ausschreibung eingereichten Projekte von einer Jury anhand festgelegter Kriterien evaluiert werden und nur den besten Projekten eine Förderung aus den Mitteln des Klima- und Energiefonds zugesprochen wird.

2010 wurde die „klassische“ Anschlussbahnförderung vom Klima- und Energiefonds in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) inhaltlich weiterentwickelt und unter dem Titel „Förderung von Anschlussbahnen mit dem Fokus auf kooperative Branchen- und Regionallogistik“ ausgeschrieben. Die Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien, die im Falle einer Realisierung einen substantziellen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Mengen bewirken, war ebenfalls Fördergegenstand. In Fortsetzung dieser Strategie sollen auch 2012 Projekte, die aufgrund einer systemischen Betrachtung im logistischen und regionalen Bereich synergetische Maßnahmen – wie z. B. die kooperative Nutzung einer Anschlussbahn – aufzeigen, zur Förderung gelangen. Angestrebt wird – wie auch 2011 – die Umsetzung der Konzepte in Pilotprojekten.

Durch die Initiierung von sogenannten Leuchtturmprojekten im umweltfreundlichen Güterverkehr folgt der Klima- und Energiefonds seiner Gesamtstrategie, anhand von „Best Practice“-Lösungen Vorbilder zu schaffen, die dann nationale und internationale Nachahmer finden.

2.2 Programmziele

Zur Erreichung der übergeordneten Ziele des Klima- und Energiefonds entsprechend dem Klima- und Energiefondsgesetz werden mehrere Einzelziele definiert:

Energiestrategische Ziele: Sicherstellung der Kriterien der Nachhaltigkeit, Aufbau und Sicherung langfristiger klimaschützender Raum- und Wirtschaftsstrukturen.

Systembezogene Ziele: Verlagerung von nennenswerten Transportmengen von der Straße auf die Schiene bis zum Zielort, Reduktion von Treibhausgasen, Kosteneffizienz der Treibhausgasreduktion: Euro pro Tonne CO₂-Äquivalent pro Jahr, über die Kyoto-Periode und über die technischwirtschaftliche Nutzungsdauer der Investition.

Technologiestrategische Ziele: Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch verbesserte Klimakompetenz österreichischer Unternehmen, Generierung von Sekundärnutzen (z. B. Verkehrsaspekte, Wirtschaftsaspekte), Kooperationen.

Synergetische Ziele: Kooperative Nutzung bestehender oder zu realisierender Anschlussbahneinrichtungen, Intensivierung der vertikalen bzw. horizontalen Integration logistischer Ketten, kleinräumige Bündelung der Umschläge, Aufbau logistischer Ketten, insbesondere in nicht-bahnaffinen Segmenten.

03 Administrative Hinweise zur Ausschreibung

3.1 Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

Das Programm „Leuchttürme der Branchen- und Regionallogistik / Anschlussbahnen 2012“ wendet sich insbesondere an:

- Verladende Wirtschaft: Natürliche Personen, Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften
- LogistikdienstleisterInnen (im weitesten Sinne): Natürliche Personen, Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften
- Eisenbahnverkehrsunternehmen: Bei Konzepten/Machbarkeitsstudien im Rahmen von Pilotprojekten als PilotpartnerInnen in einem Konsortium; NICHT als AntragstellerInnen für Investitionskostenzuschüsse im Bereich der Anschlussbahn- und Terminalförderung
- KonsulentInnen, PlanerInnen und WissenschaftlerInnen: Natürliche Personen und Konsortien

3.2 Fördergegenstand

- Investitionen zur Errichtung, Erweiterung und Modernisierung von Anschlussbahnen, die positive Auswirkungen auf den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit erwarten lassen.
- Anlagen und Einrichtungen, die ausschließlich und unmittelbar der Abwicklung und Sicherung des Anschlussbahnverkehrs dienen (die FörderwerberInnen müssen AlleineigentümerInnen der fördergegenständlichen Anschlussbahn sein).
- Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien durch BetreiberInnen von Anschlussbahnen, welche in Investitionsmaßnahmen gemäß den oben genannten Richtlinien resul-

tieren, die nachweislich zu einer effizienteren Nutzung vorhandener Infrastrukturen führen und im Falle der späteren Realisierung einen substanziellen Beitrag zur Reduktion von Verkehrsleistungen auf der Straße bewirken.

Rollendes Material bzw. mobile Behältnisse (Wagons, streckentaugliche Transportfahrzeuge, auch wenn sie ausschließlich auf der fördergegenständlichen Anschlussbahn zum Einsatz kommen, Container, Wechselaufbauten etc.) sind NICHT förderfähig. Reine Erhaltungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen ohne Transportmengensteigerungen bei bestehenden Anschlussbahnen sind ebenfalls NICHT förderbar.

3.3 Budget

Im Rahmen der 5. Ausschreibung des Programms „Leuchttürme der Branchen- und Regionallogistik / Anschlussbahnen 2012“ stehen rund 8 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

3.4 Förderhöhe

Grundsätzlich können im Rahmen dieses Programms Investitionskostenzuschüsse gewährt werden, deren (prozentuelle) Förderobergrenzen in der Beilage zur Richtlinie für das „Programm zur Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen (1.1.2007 – 31.12.2012)“ des BMVIT sowie zu Sonder Richtlinien zur Terminalförderung festgelegt sind, insbesondere **investive Maßnahmen** und **Studien**. Voraussetzung bei investiven Maßnahmen ist die adäquate und nachweisbare Steigerung der Transportmenge.

Die Förderintensitäten werden entsprechend den Richtlinien für das Programm zur Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen in Ansatz gebracht. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung.

Projektart	Maßnahmen	Maximale Förderquote pro Projekt
Investive Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung einer bestehenden Anschlussbahn • Verbesserungsmaßnahmen an bestehenden Anschlussbahnen • Ersatzinvestitionen 	1,5 Mio. Euro
	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung oder Modernisierung einer bestehenden Anschlussbahn 	2,5 Mio. Euro
	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung einer neuen Anschlussbahn 	3 Mio. Euro
Studien und Konzepte	Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien, die im Falle einer Realisierung einen substanziellen Beitrag zur Reduktion der CO ₂ -Mengen bewirken.	100.000,- Euro

Bei investiven Maßnahmen können nur Projekte gefördert werden, bei denen der Förderbetrag zumindest 15.000,- Euro beträgt (Bagatellgrenze).

3.5 Anerkennbare Kosten und Förderquoten

Bei investiven Maßnahmen sind grundsätzlich jene Kosten anerkenbar (förderbar), die für die Durchführung des genehmigten Projektvorhabens nötig sind, sofern sie in der Höhe angemessen sind, wobei die Höhe der Förderquoten variiert:

Investive Maßnahmen	Maximale Förderquote
Baufeldfreimachung	15 %
Planung	50 % – jedoch höchstens im Ausmaß von 5 % der Investitionskosten
Tiefbau	25 %
Erdbau	20 %
schienenseitige Anbindung sowie Gleisanlagen	50 %
straßenseitige Anbindung sowie Umschlagsflächen	50 %
Hochbau	30 %
Umschlagsgeräte	30 %
Ausrüstung	30 %
Begleitmaßnahmen	25 %
Studien und Konzepte	50 %

Der maximale Zeitraum für die Erstellung von Studien und Konzepten ist auf **zwölf Monate** begrenzt.

3.6 Anerkennungsstichtag

Der Anrechnungsstichtag der Förderfähigkeit von Projektkosten bei investiven Maßnahmen ist der 29. September 2011. Projektkosten, welche vor diesem Datum angefallen sind, sind nicht förderbar.

Der Anrechnungsstichtag der Kosten von Konzepten und Machbarkeitsstudien ist der Tag der Projekteinreichung (Eingangsstempel am Projektantrag bei der Abwicklungsstelle SCHIG mbH).

Ansonsten können nur jene förderbaren Kosten im Rahmen des Projekts geltend gemacht werden, welche nach dem offiziellen Projektstart (= Start des Projekts laut Fördervertrag) und vor dem offiziellen Projektende anfallen.

Über die aus Mitteln des Klima- und Energiefonds gewährte Förderung hinaus dürfen keine weiteren Bundesförderungen in Anspruch genommen werden, wenn hierbei die jeweils geltenden Förderobergrenzen überschritten werden.

3.7 Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte der Projektergebnisse liegen bei der/dem AntragstellerIn bzw. beim antragstellenden Konsortium; bei Studien liegen sie beim Auftraggeber Klima- und Energiefonds.

3.8 Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung

Eingereichte Projekte werden auf Basis der folgenden Kriterien und Leitfragen beurteilt:

Relevanz des Vorhabens in Bezug auf das Programm

- Leistet das Projekt einen Beitrag zur Programmstrategie?
- Leistet das Projekt einen Beitrag zu den Programmzielen?
- Beitrag zur Treibhausgaseinsparung (CO₂-Reduktion)
- Ausmaß des Verlagerungseffekts von der Straße auf alternative Transportwege

Zeitnähe der Umsetzbarkeit

- Projekte mit einer zeitnahen Realisierung werden bevorzugt behandelt.

Qualität des Vorhabens

- Ist die Projektplanung hinsichtlich Leistungen, Zeit, Kosten und Ressourcen vollständig und nachvollziehbar?
- Ist die Finanzplanung angemessen?
- Sind die Projektergebnisse klar dargestellt?
- Ist durch das Projekt ein Innovationsgehalt (Verbesserung bestehender Lösungen, Neuheit, Technologiesprung) gewährleistet? (Grad der Innovation)
- Transparenz und Verständlichkeit der Gesamtkonzeption

Eignung FörderwerberInnen/Projektbeteiligte

- Wie ist das Potenzial der FörderwerberInnen/ des Konsortiums zur Realisierung des Projekts?
- Professionalität der Umsetzung

Ökonomisches Potenzial, Nutzen und Verwertung

- Weist das Vorhaben ein Potenzial auf?
- Weist das Projekt eine KundInnenorientierung auf?
- Wird das Projekt zur Erhöhung des KundInnennutzens führen?
- Wurden die Anforderungen der Ziel- und Anspruchsgruppen berücksichtigt?

- Wird eine Nachhaltigkeit der Kosteneinsparungen im Gesamtsystem erzielt?

Für Studien und Konzepte:

- Wurde eine Verwertungsstrategie dargestellt? Erscheint diese realistisch?
- Gibt es sonstige Nutzenwirkungen des Projekts, die über die eigentlichen Projektergebnisse hinausgehen?

Es kommt folgendes Gewichtungsschema zur Anwendung:

Kriterium	Investive Maßnahmen/ Studien und Konzepte
1. Relevanz des Vorhabens in Bezug auf das Programm	70
2. Zeitnähe der Umsetzbarkeit	10
3. Qualität des Vorhabens	10
4. Eignung FörderwerberInnen/Projektbeteiligte	5
5. ökonomisches Potenzial, Nutzen und Verwertung	5
Summe	100

3.9 Rechtsgrundlagen

Rechtliche Grundlagen der Mittelvergabe sind die Richtlinie für das „Programm zur Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen (1.1.2007 – 31.12.2012)“ des BMVIT sowie die Sonderrichtlinien zur Terminalförderung in der zum Zeitpunkt der Vertragserrichtung gültigen Fassung.

4.1 Beratung

Im Vorfeld der Einreichung kann durch die AntragstellerInnen das Beratungsangebot genutzt werden – siehe auch Kapitel 5.2

4.2 Zur Einreichung erforderliche Dokumente

Ein vollständiger Förderantrag besteht in der Regel aus dem Antragsformular sowie Anhängen. Alle eingereichten Dokumente werden nur den mit der Abwicklung der Ausschreibung betrauten Stellen zur Einsicht vorgelegt, alle beteiligten Personen sind zur Vertraulichkeit verpflichtet.

Für die gegenständliche Ausschreibung sind folgende Dokumente bzw. Informationen für die Einreichung (schriftlich UND elektronisch) erforderlich:

- **Registrierungsbestätigung** des Klima- und Energiefonds (automatisch generierte Bestätigung per E-Mail)
- **Antragsformular/e** für Projektanträge – Upload als pdf
- **Beilagen zum Antrag** (laut Antragsformular)

Die entsprechenden Vorlagen für die Antragsformulare sowie der Leitfaden stehen auf der Website der SCHIG mbh zum Download bereit:

www.schig.com/index.php?id=247

4.3 Einreichung

Klimafondsnummer beantragen

Als erster Schritt zur Einreichung muss auf der Website des Klima- und Energiefonds die Klimafondsnummer beantragt werden:

www.klimafonds.gv.at/foerderungen/klimafondsnummer-beantragen/

Übermittlung der Antrags-Dokumente

Die vollständigen Förderanträge sind an die vom Klima- und Energiefonds beauftragte Abwicklungsstelle SCHIG mbH zu übermitteln.

Die Einreichung muss **elektronisch UND schriftlich** erfolgen:

Übermittlung per E-mail elektronisch an

Kli.en@schig.com

Übermittlung im Original (Hardcopy) an

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

c/o Abwicklungsstelle Klima- und Energiefonds
Lassallestrasse 9b, 1020 Wien

Einreichfrist

Einreichschluss für die elektronische und/oder schriftliche Übermittlung ist der **11. Oktober 2012, 24 Uhr**.

Bei schriftlicher Übermittlung gilt das Datum des Poststempels.

Bei elektronischer Übermittlung gilt das Einlangen auf dem Mail-Server der SCHIG mbH bis zur oben genannten Frist.

Anträge, die nicht sowohl im Original als auch elektronisch bis zum Einreichschluss übermittelt worden sind, werden aus Formalgründen abgelehnt.

4.4 Projektauswahl

Die Auswahl von Projektvorschlägen erfolgt in zwei Schritten. Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Abwicklungsstelle auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft.

Für Anschlussbahn-Projekte, die vom Klima- und Energiefonds gefördert werden sollen, ist ein möglichst zeitnaher Beginn der Realisierung Voraussetzung. Dementsprechend sind von der/dem AntragstellerIn Nachweise zu erbringen, dass behördliche Genehmigungen (insbesondere eisenbahnrechtliche, baurechtliche, umweltrechtliche [z. B. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)], gewerberechtliche Genehmigung) bereits vorliegen bzw. diese Genehmigungen kurzfristig eingeholt werden können, die erforderlichen Grundstücksankäufe bereits stattgefunden haben bzw. erforderliche Nutzungsverträge (Servitutsverträge) mit LiegenschaftseignerInnen abgeschlossen wurden und der Nachweis der Sicherung des Netzanschlusses (an das übergeordnete Schienennetz) erbracht wird. Die AntragstellerInnen werden auf behebbare Mängel hingewiesen und deren Korrektur nachgefordert, oder es wird ein Ausschluss aus formalen Gründen bekanntgegeben. Die Förderung unmittelbar insolvenzgefährdeter bzw. insolventer Unternehmen ist nicht möglich.

Im Anschluss erfolgt die eigentliche fachliche Evaluierung nach den unter Kapitel 1.8 erläuterten Bewertungskriterien durch nationale und/oder

internationale ExpertInnen (= EvaluatorInnen), die vor Aufnahme ihrer Tätigkeit eine Vertraulichkeitserklärung unterzeichnen müssen.

Nach einer formalisierten Einzel-Begutachtung auf Basis der definierten Bewertungskriterien wird im Rahmen einer Jurysitzung jeder Projektantrag auf der Grundlage der eingereichten Dokumente diskutiert, bis die EvaluatorInnen konsensual eine Förderempfehlung aussprechen bzw. eine Rankingliste der eingereichten Projekte erstellen. Das Juryergebnis wird an das Präsidium des Klima- und Energiefonds übermittelt, welches die Förderentscheidung trifft.

Im Anschluss an die Präsidiumsentscheidung werden alle AntragstellerInnen von der SCHIG mbH schriftlich über das Ergebnis informiert. Die zur Förderung bzw. Finanzierung vorgeschlagenen Projekte werden auf der Website des Klima- und Energiefonds veröffentlicht.

4.5 Vertragserrichtung

Im Falle einer positiven Entscheidung durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds wird unter Berücksichtigung etwaiger Auflagen der **Fördervertrag** erstellt und den FördernehmerInnen zur Unterzeichnung vorgelegt.

Diesem muss die/der AntragstellerIn innerhalb von 6 Monaten schriftlich zustimmen.

4.6 Berichtswesen, Öffentlichkeitsarbeit

Sofern im Rahmen des geförderten Projekts publizierbare Berichte oder Ähnliches zu liefern sind, sind diese Berichte durch die AntragstellerInnen gemäß den Vorgaben des Klima- und Energiefonds¹ unter Verwendung entsprechender Vorlagen bzw. Tools, die auf der Website www.klimafonds.gv.at veröffentlicht werden, zu erstellen.

¹Vorgaben „Berichtslegung & Projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit“, Jahresprogramm 2012 v1.0, www.klimafonds.gv.at/service/publikationen-2/richtlinien/

05 Kontakte und Beratung

5.1 Programmauftrag und -verantwortung

Der Klima- und Energiefonds fungiert als Programmauftraggeber und trägt die Programmverantwortung. Kernaufgaben sind die Programmsteuerung sowie das strategische Programm-Management.

Klima- und Energiefonds

Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien
Telefon: 01/585 03 90-DW, Fax: 01/585 03 90-11
www.klimafonds.gv.at

Kontaktperson:

Mag. Daniela Kain
Telefon: 01/585 03 90-27
E-Mail: daniela.kain@klimafonds.gv.at

5.2 Programmabwicklung und Beratung

Der Klima- und Energiefonds hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) mit Beratungs- und Informationsaktivitäten für das Programm „Leuchttürme der Branchen- und Regionallogistik 2012“ beauftragt. Der SCHIG mbH obliegt damit die Programmabwicklung der 5. Ausschreibung. Die Leistungen liegen in der inhaltlichen und thematischen Beratung potenzieller AntragstellerInnen, der operativen Abwicklung der Ausschreibung inklusive der Organisation der Evaluierung durch eine (inter-) nationale ExpertInnenjury sowie der Vertragserichtungen und Finanzabwicklung.

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

Lassallestraße 9b, 1020 Wien
Telefon: 01/812 73 43-DW, Fax: 01/812 73 43-1300
www.schig.com

Kontaktpersonen:

Mag. Christine Kierner
Telefon: 01/812 73 43-1208
Dr. Oliver Hietler
Telefon: 01/812 73 43-1402
E-Mail: kli.en@schig.com

Impressum:

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber
Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Str. 5/22, 1060 Wien
Redaktion: Mag. Daniela Kain
Gestaltung: ZS communication + art GmbH

Programmabwicklung:

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungs-
gesellschaft mbH (SCHIG mbH)
Lassallestraße 9 b, 1020 Wien

Herstellungsort: Wien, Mai 2012

