

Leitfaden

Anschlussbahn- und Terminalförderung

Ausschreibung 2013

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



Vorwort

Zwischen 2007 und 2012 wurden bereits 55 Anschlussbahn- und Terminalprojekte in ganz Österreich mit rund 47 Mio. Euro Fördermitteln des Klima- und Energiefonds unterstützt. Das CO₂-Einsparungspotential beträgt über die gesamte Laufzeit der Förderverträge ca. 2,6 Tonnen.

Wir investieren weiter in den Aufbau nachhaltiger und klimaschützender Gütertransportstrukturen – 2013 werden 8 Mio. Euro für investive Maßnahmen sowie Studien und Konzepte ausgeschrieben. Im heurigen Jahr wird ein Fokus auf Logistikkonzepte gesetzt, in denen die umweltfreundliche Gestaltung der gesamten Supply Chain betrachtet wird: Durch Maßnahmen zur multimodalen Abwicklung der Güterverkehre, Vermeidung von Leerfahrten bzw. unnötiger Transporte, z. B. durch Routenoptimierung, sollen Optimierungspotenziale in der Leistungskette im gesamten Produktionsprozess, in dem das Unternehmen tätig ist, aufgezeigt werden.

Wir freuen uns auf Ihre Projekte zur Errichtung, Erweiterung sowie kooperativen Nutzung von Anschlussbahnen und zur Reaktivierung bestehender Eisenbahnanlagen als Anschlussbahnen, die auf andere Unternehmen abstrahlen.



Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds



Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

1.0 Das Wichtigste in Kürze

1.1 Ausgangslage und Schwerpunkte der 3. Ausschreibung

Der Klima- und Energiefonds fördert seit 2007 Anschlussbahn- und Terminalprojekte, die einen besonders hohen Beitrag zur CO₂-Emissionsreduktion leisten und eine hohe Verlagerungswirkung haben. Durch die Initiierung von Vorhaben im umweltfreundlichen Güterverkehr folgt der Klima- und Energiefonds seiner Gesamtstrategie, anhand von Best-Practice-Lösungen Vorbilder zu schaffen, die dann nationale und internationale NachahmerInnen finden sollen.

Das Programm setzt seinen Fokus auch 2013 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

Im Bereich der investiven Maßnahmen:

- Verladende Wirtschaft
- Logistikdienstleister (im weitesten Sinne)

Im Bereich der Konzepte und Machbarkeitsstudien:

- BetreiberInnen von Anschlussbahnen, ggf. in Kooperation mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, KonsulentInnen, PlanerInnen und/oder WissenschaftlerInnen

Hinweis:

Eingereichte Projekte, die nicht im Zielnetz 2025+ liegen, sind nicht förderfähig und werden aus formalen Gründen ausgeschieden.¹

1.3 Themenfelder und Projektarten

Es stehen folgende Themenfelder im Zentrum der Ausschreibung:

- Errichtung und Erweiterung einer Anschlussbahn
- Reaktivierung von bestehenden Eisenbahnanlagen als Anschlussbahnen
- Kooperative Projekte zur Nutzung von Anschlussbahnen

Ausgeschrieben werden zwei Projektarten:

1. Investive Maßnahmen
2. Konzepte und Machbarkeitsstudien

1.4 Rechtsrahmen

Für die Umsetzung der Projekte gelten die Sonder Richtlinien (Staatliche Beihilfe SA.34985 [2012/N] – Österreich) des Programms für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs (01.01.2013–31.12.2017) in der zum Zeitpunkt der Vertragerrichtung gültigen Fassung.

1.5 Fördergegenstand

- Investitionen zur Errichtung und Erweiterung von Anschlussbahnen
- Anlagen und Einrichtungen, die der Abwicklung und Sicherung des Anschlussbahnbetriebs und des Anschlussbahnverkehrs dienen und deren Standort in Österreich liegt
- Konzepte und Machbarkeitsstudien durch BetreiberInnen von Anschlussbahnen (= AntragstellerIn), 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) Details siehe im Ergebnisbericht Zielnetz 2025+ und Endbericht Zielnetz 2025+ Anhang A–G: www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneinfrastruktur/Zukunftbahn_Zielnetz_2025/_Dms_Dateien/_Downloads_Zukunftbahn.jsp

1.6 Budget

Im Rahmen der 6. Ausschreibung des Programms „Anschlussbahn- und Terminalförderung 2013“ stehen rund 8 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

1.7 Zeitplan

11.06.2013	Eröffnung der 6. Ausschreibung
10.10.2013 24:00 Uhr	Ende der Einreichfrist für Projektanträge bei der SCHIG mbH – schriftliche UND elektronische Einreichung
November 2013	Evaluierung der Anträge durch (inter)nationale ExpertInnenjury
November 2013	Jurysitzung und Vergabeempfehlung an das Präsidium des Klima- und Energiefonds
Dezember 2013	Förder-/Finanzierungsentscheidung durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds
Jänner 2014	Bekanntgabe der Ergebnisse und Versendung Förderangebot
ab Februar 2014	Vertragsabschlüsse

1.8 Bewertungskriterien

Investive Maßnahmen

1. Relevanz des Vorhabens
2. Qualität des Vorhabens

Konzepte/Machbarkeitsstudien

1. Relevanz des Vorhabens
2. Qualität des Vorhabens
3. Technisch-wissenschaftliche Qualität

2.0 Ziele des Programms und Inhalte der Ausschreibung

2.1 Ausgangssituation und Ausrichtung des Programms

Der Klima- und Energiefonds fördert seit 2007 Anschlussbahnprojekte, 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. In Fortsetzung dieser Strategie sollen auch 2013 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.

Innerhalb der Projektart „Konzepte & Studien“ wird 2013 ein Fokus auf Logistikkonzepte gesetzt, in denen die umweltfreundliche Gestaltung der gesamten Supply Chain betrachtet wird: Durch Maßnahmen zur multimodalen Abwicklung der Güterverkehre, Vermeidung von Leerfahrten bzw. unnötiger Transporte, z. B. durch Routenoptimierung, sollen Optimierungspotenziale in der Leistungskette im gesamten Produktionsprozess, in dem das Unternehmen tätig ist, aufgezeigt werden.

2.2 Programmziele

Zur Erreichung der übergeordneten Ziele des Klima- und Energiefonds entsprechend dem Klima- und Energiefondsgesetz werden die folgenden 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. Hinweis: Erhöhung der Jahrestonnagen – Details siehe in der Information „Präzisierung und Transparenz der Fördervergebekriterien im Anschlussbahnbereich“, www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/anschlussbahnen.html

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.

3.0 Administrative Hinweise zur Ausschreibung

3.1 Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

Das Programm „Anschlussbahn- und Terminalförderung 2013“ wendet sich im Bereich der investiven Maßnahmen insbesondere an:

- Verladende Wirtschaft: natürliche Personen, Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften
- LogistikdienstleisterInnen (im weitesten Sinne): natürliche Personen, Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften

Im Bereich der Konzepte und Machbarkeitsstudien sind teilnahmeberechtigt:

- BetreiberInnen von Anschlussbahnen, gegebenenfalls in Kooperation mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, KonsulentInnen, PlanerInnen und/oder WissenschaftlerInnen

3.2 Fördergegenstand

- Investitionen zur Errichtung und Erweiterung von Anschlussbahnen, die positive Auswirkungen auf den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit erwarten lassen
- Anlagen und Einrichtungen, die der Abwicklung und Sicherung des Anschlussbahnbetriebs und des Anschlussbahnverkehrs dienen, wobei die FörderwerberInnen AlleineigentümerInnen der fördergegenständlichen Anschlussbahn sein müssen
- Reaktivierung von stillgelegten oder lange Zeit nicht genutzten Anschlussbahnen
- Kooperative Projekte, bei denen sich mehrere ProjektpartnerInnen innerhalb einer Region (z. B. Industrie- und/oder Handelsbetriebe) eine Anschlussbahn teilen, um hier Synergien zu nutzen
- Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien durch BetreiberInnen von Anschlussbahnen (= AntragstellerIn), welche in Investitionsmaßnahmen gemäß oben genannter 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

In diesem Zusammenhang ist auch die Kooperation im Rahmen des Projekts der Antragstellerin bzw. des Antragstellers mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, KonsulentInnen, PlanerInnen und/oder WissenschaftlerInnen möglich.

Rollendes Material bzw. mobile Behältnisse (Waggons, 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 6. Ausschreibung des Programms „Anschlussbahn- und Terminalförderung 2013“ 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 den Beilagen zu den Sonderrichtlinien des Programms für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs (01.01.2013–31.12.2017) des BMVIT festgelegt sind. Voraussetzung bei investiven Maßnahmen ist die adäquate und nachweisbare Steigerung der Transportmenge.

Die Förderintensitäten werden entsprechend den Sonderrichtlinien des Programms für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen in Ansatz gebracht. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung.

Typ	Maßnahmen	Maximale Förderhöhe	
		in Euro	in Prozent der anrechenbaren Investitionskosten
Anschlussbahnen	Errichtung einer neuen Anschlussbahn	2.500.000,00	50 %
	Erweiterung einer bestehenden Anschlussbahn	2.000.000,00	40 %
Terminalanlagen	Errichtung bzw. Erweiterung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr	2.500.000,00	30 %
Konzepte und Machbarkeitsstudien	Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien von BetreiberInnen von Anschlussbahnen	100.000,00	50 %

Hinweis:

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	
	Anschlussbahn	Terminal
Baufeldfreimachung	15 %	15 %
Planung	50 %– jedoch höchstens im Ausmaß von 5 % der Investitionskosten	50 %– jedoch höchstens im Ausmaß von 5 % der Investitionskosten
Tiefbau	25 %	25 %
Erdbau	20 %	20 %
Schienenseitige Anbindung sowie Gleisanlagen	50 %	50 %
Straßenseitige Anbindung sowie Umschlagsflächen	20 %	15 % bis 30 %
Hochbau	30 %	10 % bis 25 %
Umschlagsgeräte	30 %	30 %
Ausrüstung	30 %	30 %
Begleitmaßnahmen	25 %	25 %
Kaianlagen	–	25 %
Sonstige Maßnahmen	–	25 %
Studien und Konzepte	50 %	50 %

Nähere Informationen zu den einzelnen Gewerken enthalten die Richtlinienbeilagen Teil Anschlussbahn (ASB) und Teil Terminal (T) der Sonderrichtlinien des Programms für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs.

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

3.6 Anrechnungsstichtag

Der Anrechnungsstichtag der Förderfähigkeit von Projektkosten bei investiven Maßnahmen ist der 12. Oktober 2012. 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

Für investive Maßnahmen werden die folgenden Kriterien für die Bewertung herangezogen:

1. Relevanz des Vorhabens (Programmziele)

Bewertet wird hier der Beitrag des Projekts zu den Programmzielen, wobei das Hauptgewicht auf die systembezogenen Ziele gelegt wird (Verlagerung von nennenswerten Transportmengen von der Straße auf die Schiene bis zum Zielort, Reduktion von Treibhausgasen – siehe Information im Kasten).

AB-Projekte von Unternehmen der verladenden Wirtschaft:

Erhöhung der Jahrestonnagen um 20.000 bis 25.000 Bruttotonnen. Bei hohem Substratvolumen mit geringem Gewicht kann gegebenenfalls auf die Größe „Wagen bzw. Wagengruppen“ (Richtwert ca. 500 beige-stellte Wagen pro Jahr) abgestellt werden.

AB-Projekte von Spediteuren, Frächtern, Logistikdienstleistern:

Hier gilt der Richtwert von ca. 65.000 Bruttotonnen pro Jahr als Voraussetzung für eine Förderung. Handelt es sich bei den Einrichtungen des Logistikdienstleisters um eine terminalähnliche Struktur, ist darüber hinaus der diskriminierungsfreie Zugang zur Infrastruktur sicherzustellen und nachzuweisen.

AB-Projekte von WirtschaftsparkbetreiberInnen:

Hier werden die Mengennachweise anhand der im Wirtschaftspark angesiedelten Ver-lader erbracht. Der Verpflichtungszeitraum der Tonnagenachweise wird auf zehn Jahre ausgedehnt und die Auszahlungen der Fördermittel erfolgen nach Vorliegen der entsprechenden Transportmengenbestätigung in Jahres- bzw. Zweijahresterminen.

Weitere Informationen: „Präzisierung und Transparenz der Fördervergabe-kriterien im Anschlussbahnbereich“, www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/anschlussbahnen.html

2. Qualität des Vorhabens

Bewertet wird, inwieweit die Projektplanung hinsichtlich Leistungen, Zeit und Kosten vollständig und nachvollziehbar ist und ob die Finanzplanung angemessen erscheint. Projekte mit einer zeit-nahen Realisierung werden besser bewertet.

Für Konzepte und Machbarkeitsstudien werden die folgenden Kriterien für die Bewertung herangezogen:

1. Relevanz des Vorhabens (Programmziele)

Bewertet wird der Beitrag des Projekts zu den Programmzielen.

2. Qualität des Vorhabens

Bewertet wird, inwieweit die Planung hinsichtlich Leistungen, Zeit und Kosten vollständig und nachvollziehbar bzw. ob die Finanzplanung angemessen ist. Konzepte/Studien, die eine zeitnahe Realisierung der Maßnahmen beschreiben, werden besser bewertet.

3. Technisch-wissenschaftliche Qualität

Ist durch das Projekt ein Innovationsgehalt (Verbesserung bestehender Lösungen, Neuheit) gewährleistet? Eignen sich das Konzept bzw. die geplante/n Maßnahme/n für die Umsetzung?

Kriterium	Investive Maßnahmen	Konzepte/Studien
Relevanz des Vorhabens	55	30
Programmziele	30	30
Kernmerkmale/Richtlinie	25	nicht zutreffend
Qualität des Vorhabens	45	45
Projektplanung, Projektaufbereitung	30	30
Zeitnähe der Umsetzbarkeit	15	15
Technisch-wissenschaftliche Qualität	nicht zutreffend	25
Summe	100	100

3.9 Rechtsgrundlagen

Rechtliche Grundlagen der Mittelvergabe sind:

- **SONDERRICHTLINIEN**
(Staatliche Beihilfe SA.34985 (2012/N) – Österreich)
des Programms für die Unterstützung des Ausbaues
von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen
des Intermodalen Verkehrs (01.01.2013–31.12.2017)

- Sonderrichtlinie SA.34985 (2012/N) –
Richtlinienbeilage Teil Anschlussbahn (ASB)
- Sonderrichtlinie SA.34985 (2012/N)2 –
Richtlinienbeilage Teil Terminal (T)

4.0 Ablauf

4.1 Beratung

Im Vorfeld der Einreichung kann durch die AntragstellerInnen das Beratungsangebot genutzt werden – siehe auch Punkt 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, der Leitfaden sowie weitere Informationen stehen auf der Website der SCHIG mbH zum Download bereit:

www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/ab-call-2013/

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

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)
c/o Abwicklungsstelle Klima- und Energiefonds
Lassallestraße 9b, 1020 Wien

Einreichfrist

Einreichschluss für die elektronische und schriftliche Übermittlung ist der **10. Oktober 2013**, 24:00 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

Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Abwicklungsstelle auf ihre **formale Richtigkeit und Vollständigkeit** geprüft. Für Anschlussbahnprojekte, die vom Klima- und Energiefonds gefördert werden sollen, ist ein möglichst zeitnaher Beginn der Realisierung Voraussetzung. Dementsprechend sind von der/dem AntragsstellerIn 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 wird 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 Punkt 1.8 erläuterten Bewertungskriterien durch nationale ExpertInnen (= EvaluatorInnen), die vor Aufnahme ihrer Tätigkeit eine Vertraulichkeitserklärung unterzeichnen müssen. Nach einer formalisierten Einzelbegutachtung 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 sechs Monaten schriftlich zustimmen.

4.6 Berichtswesen, Öffentlichkeitsarbeit

Seit 2011 werden für jedes Jahresprogramm Vorgaben formuliert, die das Berichtswesen und die projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit für Projekte und Werke betreffen, die aus Mitteln des Klima- und Energiefonds finanziert werden.

Informationen siehe:

www.klimafonds.gv.at/foerderungen/richtlinien-fuer-foerderwerbende/berichtswesen-oeffentlichkeitsarbeit/

5.0 Kontakte und Beratung

5.1 Programmauftrag und Programmverantwortung

Klima- und Energiefonds

Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien
Telefon: 01/585 03 90-0, Fax: 01/585 03 90-11
E-Mail: office@klimafonds.gv.at
www.klimafonds.gv.at

5.2 Programmabwicklung

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)
Lassallestraße 9b, 1020 Wien
www.schig.com

5.3 Information und Beratung

Programmabwicklung

Mag.^a Christine Kierner

SCHIG mbH
Telefon: 01/812 73 43-1208
E-Mail: kli.en@schig.com

Dr. Oliver Hietler

SCHIG mbH
Telefon: 01/812 73 43-1402
E-Mail: kli.en@schig.com

Strategische Fragestellungen

Mag.^a Daniela Kain

Klima- und Energiefonds
Telefon: 01/585 03 90-27
E-Mail: daniela.kain@klimafonds.gv.at

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:
Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien

Programm-Management:
Mag.^a Daniela Kain

Grafische Bearbeitung:
r+k kowanz

Fotos:
HPW – Fotolia.com, lassedesignen – Fotolia.com

Herstellungsort:
Wien, Juni 2013

