

Leitfaden

Intermodale Schnittstellen im Radverkehr

6. Ausschreibung 2014

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



Wien, April 2014



Vorwort

Der Klima- und Energiefonds unterstützt seit seiner Gründung 2007 die Benützung des Fahrrades im Alltag als Teil der Mobilitätskette, um charakteristische Wegzwecke wie das Erreichen des Arbeitsplatzes oder den Weg zum Einkaufen hinter sich zu bringen. Ziel ist, durch geeignete Maßnahmen die Akzeptanz des Fahrrades in Österreich weiterhin zu steigern und die Zugangsbarrieren für die Zweckmobilität schrittweise abzubauen.

Die Publikation „Radverkehr in Zahlen“¹ zeigt, dass es in Österreich immer noch ein großes Potenzial zum Ausbau des Radverkehrs gibt – dies gilt sowohl für den ruhenden, als auch für den fließenden Radverkehr.

Mit ca. 8% liegt der Radverkehrsanteil in gesamt Österreich immer noch weit hinter anderen europäischen Ländern². Eine Betrachtung der Bundesländer zeigt hier eine Bandbreite zwischen 5 Prozent im Burgenland (Erhebungsjahr: 1995) und 15 Prozent in Vorarlberg (Erhebungsjahr: 2008)³.

Zwischen 2009 und 2012 unterstützte der Klima- und Energiefonds im Rahmen des Programms **Intermodale Schnittstellen im Radverkehr** konkrete Umsetzungsmaßnahmen mit mehr als 90 Projekten und 6,4 Millionen Euro Fördermittel.

Auch im Städtevergleich wird noch Potenzial geortet: z.B. ist der Radanteil in Wien mit 6 Prozent deutlich geringer als in vergleichbaren Städten wie München (14%), Berlin (13%) oder Hamburg (12%).⁴ Allerdings zeigt gerade das Beispiel Wien, dass eine signifikante Steigerung möglich ist: Durch gezielte Maßnahmen konnte in der Bundeshauptstadt der Fahrradanteil in neun Jahren verdreifacht werden.⁵

Im März 2013 trat das „Fahrradpaket“ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie in Kraft, welches die Straßenverkehrsordnung um Fahrradstraßen, Begegnungszonen und die flexible Handhabung von der Benutzungspflicht der Radwege ergänzt.

Zuverlässige statistische Informationen über Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot sind eine wichtige Basis für fundierte Verkehrspolitik. Hier setzt mit den daraus abgeleiteten Zielen und Maßnahmen das Programm „Intermodale Schnittstellen im Radverkehr“ an, das nach einjähriger Pause 2014 neu ausgerichtet worden ist. In die adaptierte Programmstrategie sind unter anderem die Empfehlungen zur Radverkehrsförderung des BMVIT⁶ eingeflossen.

Wir freuen uns auf Ihre Einreichungen!

DI Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

DI Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

¹) BMVIT (2013): Radverkehr in Zahlen

²) Gallup Organization | Attitudes on issues related to EU Transport Policy | Flash Eurobarometer 206b | Brussels | 2007 – aus BMVIT (2013): Radverkehr in Zahlen

³) Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT); Herry Consult GmbH | Verkehr in Zahlen. Ausgabe 2011 | Wien | 2012 – aus BMVIT (2013): Radverkehr in Zahlen

⁴) Europe (Various travel surveys as inventoried by EPOMM TEMs tool: <http://www.epomm.eu/tems>) – aus BMVIT (2013): Radverkehr in Zahlen

⁵) Radfahragentur Wien GmbH | Fahrrad Report Wien 2012 | Wien | 2012 – aus BMVIT (2013): Radverkehr in Zahlen

⁶) BMVIT (2013): Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden

1. Das Wichtigste in Kürze

1.1. Ausrichtung & Programmstrategie

Das Programm **Optimierung intermodaler Schnittstellen im Radverkehr** ist darauf ausgerichtet, durch qualitativ hochwertige bzw. verbesserte Infrastrukturmaßnahmen an markanten und **starkfrequentierten Schnittstellen** des Radverkehrs zum Öffentlichen Personennahverkehr die Akzeptanz des Fahrrades weiter zu erhöhen. Verknüpfungspunkte mit mittleren bis hohen Potenzialen (bei Bike & Ride ab ca. 100 Bike & Ride-NutzerInnen pro Tag) werden favorisiert.

Mit dem Programm werden angestrebt:

- Reduktion der Treibhausgase im Verkehrsbereich
- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Senkung des Motorisierten Individualverkehrs an der Schnittstelle Öffentlicher Verkehr mit Radverkehr
- Abbau von Zugangsbarrieren
- Erhöhung der Akzeptanz

Bei der Umsetzung von Maßnahmen ist die Orientierung am ISR-Handbuch⁷ erwünscht.

1.2. Zielgruppen

- Gebietskörperschaften auf Landes- und Gemeindeebene
- Gemeindeverbände
- kommunale Gesellschaften
- Privatinitiativen
- Vereine

1.3. Projektarten & Förderquoten der Ausschreibung

Ausgeschrieben werden **Umsetzungsmaßnahmen** (investive Maßnahmen mit einer Förderquote von 50 Prozent) sowie **Grundlagenarbeiten** und **Begleitmaßnahmen** mit einer Förderquote von 30 Prozent.

⁷⁾ Download unter: <http://www.klimafonds.gv.at/service/studien-blue-globe-reports/mobilitaet/>

1.4. Budget

Im Rahmen der 6. Ausschreibung des Programmes **Intermodale Schnittstellen im Radverkehr** stehen max. 1 Mio. € an Fördermittel zur Verfügung.

1.5. Zeitplan

07.04.2014	Eröffnung der 6. Ausschreibung Intermodale Schnittstellen im Radverkehr 2014
05.08.2014, 12:00 Uhr	Ende der Einreichfrist für Projekt- anträge bei der SCHIG mbH – schriftliche UND elektronische Einreichung
August 2014	Evaluierung der Anträge durch ExpertInnenjury
Mitte September 2014	Jurysitzung und Vergabeempfeh- lung an das Präsidium des Klima- und Energiefonds
Ende September 2014	Förderungsentscheidung durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds
Oktober 2014	Bekanntgabe der Ergebnisse & Versendung Förderangebote

1.6. Bewertungskriterien

Eingereichte Projekte werden anhand der folgenden Kriterien bewertet:

1. Qualität des Vorhabens (Projektplanung, Kosten, Realisierungsnahe)
2. Relevanz des Vorhabens (Programmziele)
3. Potenzial und Nutzen, speziell auch des Verknüpfungspunktes (Standort, Gesamtkonzept/übergreifend)

2. Ausgangssituation, Programmausrichtung und -strategie

2.1. Ausgangssituation

Der Radverkehr hat in den vergangenen Jahren nicht nur im urbanen Raum signifikant an Bedeutung gewonnen. Dennoch bedarf es weiterhin gezielter Maßnahmen, um die Bedingungen für das Radfahren und damit die Akzeptanz weiter zu verbessern.

Statistische Informationen über Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot zeigen, dass es in Österreich noch ein großes Potenzial zum Ausbau des Radverkehrs gibt.⁸ Übergeordnete politische Strategien – wie der neue Gesamtverkehrsplan Österreich – setzen auf gezielte und intelligente Verknüpfung von Verkehrsmitteln und sehen den Radverkehr als tragende Säule.

Das vorliegende Programm unterstützt daher Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, dass künftig noch mehr Wege im Alltag mit dem Fahrrad oder E-Bike zurückgelegt werden.

2.2. Programmausrichtung

Das Programm **Intermodale Schnittstellen im Radverkehr** ist darauf ausgerichtet, durch qualitativ hochwertige bzw. verbesserte Infrastrukturmaßnahmen an markanten und starkfrequentierten Schnittstellen des Radverkehrs zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die **Akzeptanz des Fahrrades weiter zu erhöhen**.

Im Zentrum stehen dabei Umsetzungsprojekte, wo das Fahrrad als Element der **täglichen Mobilitätskette** (BerufspendlerInnen- und Ausbildungsverkehr) zur Befriedigung der Bedürfnisse der Zweckmobilität eingesetzt wird. Wesentlich ist die Fahrradnutzung als Zubringer zu frequenzstarken ÖPNV-Schnittstellen, welche eine **Steigerung der Fahrradnutzung** und einen Umstieg auf den ÖPNV erwarten lassen.

Maßgebend sind dabei die **erzielbaren Potenziale**. Demgemäß werden **Verknüpfungspunkte** (Bahnhöfe, Haltestellen) mit mittleren bis hohen Potenzialen (bei Bike & Ride ab ca. 100 Bike & Ride-NutzerInnen pro Tag) favorisiert.

2.3. Programmstrategie und -ziele

In Anlehnung an The PEP⁹ (Verbindung von Verkehr, Gesundheit und Umwelt) wird mit dem Programm in erster Linie die **Reduktion der Treibhausgase im Verkehrsbereich** angestrebt.

Zur **Steigerung des Radverkehrsanteils** und zur **Senkung des Motorisierten Individualverkehrs an der Schnittstelle Öffentlicher Verkehr mit Radverkehr** liegt der strategische Fokus auch auf dem **Abbau von Zugangsbarrieren**. Bei der **Umsetzung von Maßnahmen** ist die **Orientierung am ISR-Handbuch**¹⁰ erwünscht.

Durch Information & Kommunikation soll sichergestellt werden, dass das **optimierte oder neue Angebot von der Bevölkerung angenommen wird**. Grundlagenarbeiten müssen auf eine nachfolgende Umsetzung ausgerichtet sein.

2.4. Inhalte der 6. Ausschreibung 2014

Im Rahmen der diesjährigen Ausschreibung können Vorhaben eingereicht werden, die die Verknüpfung zwischen Radverkehr und Öffentlichem Verkehr an **zentralen und frequenzstarken Schnittstellen** (Bahnhöfe/Haltestellen) stärken.

Alle eingereichten Maßnahmen müssen einen konkreten Beitrag zur Verbesserung der Zweckmobilität leisten – Projekte, die primär der Förderung der Erlebnismobilität dienen, sind von der Ausschreibung ausgeschlossen.

⁸) BMVIT (2013): Radverkehr in Zahlen

⁹) Transport, Health and Environment Pan-European Programme, <http://www.unece.org/the-pep/>

¹⁰) Download unter: <http://www.klimafonds.gv.at/service/studien-blue-globe-reports/mobilitaet/>

Ausgeschrieben werden die folgenden Maßnahmen:

I. Umsetzungsmaßnahmen:

A. Investive Maßnahmen wie z.B.:

1. Errichtung und/oder Verbesserung von Radabstellanlagen

- Herstellung neuer/zusätzlicher Abstellflächen bzw. Sanierung und Revitalisierung bestehender Fahrradabstellanlagen
- Befestigungen für vorhandene/zu schaffende Abstellflächen und deren Überdachungen
- Herstellung bzw. Verbesserung des Zuganges zu und des Abganges von den Radabstellflächen
- Errichtung von Fahrradständern bzw. -boxen in qualitativ hochwertiger Ausführung, die den neuesten Standards (State of the Art) entsprechen
- Beleuchtungen, Sicherheitseinrichtungen udgl.

2. Errichtung von Wartungs- und Servicestationen

- Self-Service- bzw. betreute Stationen, auch E-Bike-Einrichtungen
- Sanierung und Revitalisierung von bestehenden Servicestationen

3. Radwege / Nutzung bestehender Infrastruktur

- Anschluss eines bestehenden Radwegs an eine Haltestelle/an einen Bahnhof
- Herstellung/Verbesserung von Beschilderungs- oder Leitsystemen
- Baumaßnahmen – fahrradfreundlicher Rückbau (z.B. Errichtung von Mittelinseln an Straßeneinfahrten, Gehsteigverbreiterung, Öffnung von Sackgassen udgl.)

B. Begleitmaßnahmen wie z.B.:

1. Planungsleistungen

Es können nur jene Planungsleistungen eingebracht werden, die in einem direkten Zusammenhang zur/zu investiven Maßnahme/n stehen und auf eine nachfolgende Umsetzung dieser Maßnahme/n ausgerichtet sind.

2. Kommunikation und Information

- PR- und Marketingmaßnahmen zur Bekanntmachung
- „Public Awareness“-Kampagnen zur Steigerung der Akzeptanz
- Motivationskampagnen, Fachworkshops udgl. zur Steigerung der Nutzung
- Konzeption und Gestaltung von Fahrradstadtplänen, Radkarten, Radnetzplänen, Radroutenplanern udgl., die zum überwiegenden Teil der intermodalen Schnittstelle zuzuordnen sind.

II. Grundlagenarbeiten:

1. Studien/Konzepte

- Studien/Konzepte mit Fokus auf der intermodalen Schnittstelle im Radverkehr. Radwegkonzepte und allgemeine Mobilitätskonzepte mit Fokus auf den Radverkehr werden durch dieses Förderprogramm nicht unterstützt.

WICHTIG: Eine gekoppelte Einreichung von Umsetzungsmaßnahmen mit Grundlagenarbeiten ist nicht möglich. Alle investiven Maßnahmen können mit Begleitmaßnahmen verknüpft werden. Bei allen Maßnahmen ist jedenfalls ein Bezug zur/zu intermodalen Schnittstelle/n erforderlich.

3. Administrative Hinweise zur Ausschreibung

3.1. Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

Antragsberechtigt sind:

- Gebietskörperschaften auf Landes- und Gemeindeebene
- Gemeindeverbände
- kommunale Gesellschaften
- Privatinitiativen
- Vereine

Die Projektanträge können entweder gesammelt durch die für den Radverkehr zuständigen Stellen ihrer Landesregierung oder direkt durch die/den AntragstellerIn mit einer Unterstützungserklärung der Landesstelle eingereicht werden.

Diese Unterstützungserklärung ist verpflichtend im Zuge der Einreichung beizubringen, andernfalls wird der Antrag aus formalen Gründen abgelehnt.

3.2. Budget

Im Rahmen der 6. Ausschreibung des Programmes **Intermodale Schnittstellen im Radverkehr 2014** stehen max. 1 Mio. Euro an Fördermittel zur Verfügung.

3.3. Projektarten, Förderquoten, Fördersummen, Umsetzungszeitraum

Für die ausgeschriebenen Projektarten mit den ihnen zugeordneten Maßnahmen (siehe Tabelle) gibt es maximale Förderquoten – werden in einem Antrag mehrere Projektarten eingereicht, wird die Förderquote für jede Projektart einzeln bestimmt.

Die maximale Fördersumme je Einzelantrag/von Sammelanträgen ist nicht begrenzt.

Projektart	Maßnahmen (exemplarisch)	Max. Förderquoten
I. Umsetzungsmaßnahmen:		
Investive Maßnahmen	Errichtung und/oder Verbesserung von Radabstellanlagen	50%
	Errichtung von Wartungs- und Servicestationen	
	Radwege/Nutzung bestehender Infrastruktur	
Begleitmaßnahmen	Planungsleistungen	30%
	Kommunikation und Information	
II. Grundlagenarbeiten:		
	Studien/Konzepte	30%

Die Fertigstellung eines Vorhabens (bei Sammelanträgen jedes der einzelnen Vorhaben, bei mehreren Projektarten jede einzelne Maßnahme) muss in der Regel 18 Monate ab Förderentscheidung (= Präsidiumsbeschluss des Klima- und Energiefonds) plus 6 Monate Auslaufzeit (Rechnungslegung) gewährleistet sein.¹¹

Bei Nichterfüllung dieses vorgegebenen zeitlichen Rahmens zur Projektfinalisierung ist eine Zurücknahme der Förderungszusage durch den Förderungsgeber möglich.

Durch dieses Förderprogramm nicht unterstützt werden:

- Fahrradverleihsysteme
- Ankauf von Fahrrädern/E-Bikes
- Ausbau allgemeiner Radweginfrastruktur bzw. Projekte, die vorrangig der Erlebnismobilität dienen.
- Grunderwerb

¹¹⁾ Begründete Ausnahmen können bei einer etwaigen Förderungszusage fördervertraglich festgelegt werden (abhängig von der Größe des Projektvorhabens).

3.4. Anerkennbare Kosten/Anerkennungsstichtag

Anerkennbar (förderbar) sind grundsätzlich jene Kosten, die für die Durchführung des genehmigten Projektvorhabens nötig sind, sofern sie in der Höhe angemessen sind.

Dies sind:

- Personalkosten
- Investitionen
- Sonstige Kosten (Sachkosten, Reisekosten)
- Drittleistungen

Frühestmöglicher Anrechenbarkeitsstichtag von Projektkosten

ist der Tag der Projekteinreichung bei der SCHIG mbH, der Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds. Es gilt hierbei im Falle von Drittleistungen und Zulieferungen durch Dritte nicht der Leistungszeitraum bzw. das Lieferdatum, sondern das Rechnungsdatum.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf finanzielle Unterstützung.

Die Gesamtfinanzierung des Projektes muss bei Antragstellung durch entsprechende Finanzierungszusagen von Ländern, Gemeinden oder Dritten gesichert sein. Bei Gemeinschaftsprojekten von Gebietskörperschaften mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sind jene Kostenteile, die gemäß Finanzierungsvereinbarung von den ÖBB übernommen werden, nicht förderbar.

Jedenfalls ist ein Nachweis zu erbringen, dass von Seiten der Gemeinde die Budgetierung der auf die Gemeinde entfallenden anteiligen Kosten gesichert ist (Gemeinderatsbeschluss). Die Nichtvorlage derartiger Nachweise wird als Formalfehler betrachtet und führt zur Ablehnung des eingereichten Projektes. Der Anteil an Bundesmitteln darf insgesamt 50% nicht überschreiten.

3.5. Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung bei Umsetzungsmaßnahmen

Eingereichte Projekte dieser Projektart werden auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt:

1. Qualität des Vorhabens (Projektplanung, Kosten, Realisierungsnähe)

- Ist die Darstellung der Projekthinhalte vollständig und nachvollziehbar?
- Sind die dargestellten Kosten vollständig, angemessen und nachvollziehbar?
- Ist die Verortung der geplanten Maßnahmen vollständig und nachvollziehbar?
- Wird das Vorhaben zeitnah umgesetzt, werden die Projektergebnisse klar dargestellt?
- Bei Planungsleistungen: Besteht eine klare Ausrichtung auf nachfolgende investive Maßnahmen?

2. Relevanz des Vorhabens (Programmziele, Zusatznutzen Begleitmaßnahme/n)

- Leistet das Projekt einen signifikanten Beitrag zu den Programmzielen (Steigerung des Radverkehrsanteils / Verknüpfung Öffentlicher Verkehr mit Radverkehr / Abbau der Zugangsbarrieren)?
- Besteht ein klarer Bezug zum ISR-Handbuch?

3. Potenzial und Nutzen, speziell auch des Verknüpfungspunktes (Standort, Gesamtkonzept/übergreifend)

- Ist das Vorhaben an einem hochfrequenten, zentral und gut erreichbaren Verknüpfungspunkt situiert?
- Weist das geplante Vorhaben Potenzial auf, den Verkehr auf das Fahrrad zu verlagern?
- Bei Begleitmaßnahmen: Ist durch die geplante/n Begleitmaßnahme/n eine Steigerung des Nutzens bzw. der Wirkung der investiven Maßnahme/n zu erwarten? Wird durch die geplanten Begleitmaßnahme/n die Akzeptanz der NutzerInnen erhöht? Ist die Zielgruppe der geplanten Maßnahme/n klar definiert worden?
- Ist das Vorhaben gemeindeübergreifend und netzintegrierend?
- Ist das Vorhaben Teil eines umfassenden Gesamtkonzeptes zur Förderung des Radverkehrs?

Es kommt bei Umsetzungsmaßnahmen folgendes Gewichtungsschema zur Anwendung:

Kriterium	Max. Punkte
Qualität des Vorhabens	30
Relevanz des Vorhabens	30
Potenzial und Nutzen, speziell auch des Verknüpfungspunktes	40
Summe	100

Projekte, die im Rahmen der Evaluierung durch die Jury weniger als 60 Punkte erreichen, werden als nicht förderwürdig eingestuft. Bei Sammelanträgen wird jedes einzelne Vorhaben auch einzeln beurteilt.

3.6. Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung bei Grundlagenarbeiten

Eingereichte Grundlagenarbeiten werden auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt:

1. Qualität des Vorhabens (Projektplanung, Kosten, Realisierungsnahe)

- Ist die Darstellung der Inhalte vollständig und nachvollziehbar?
- Sind die dargestellten Kosten vollständig, angemessen und nachvollziehbar?
- Wird das Vorhaben zeitnah umgesetzt, werden die Projektergebnisse klar dargestellt?
- Besteht eine Eignung der geplanten Methode/n für die Durchführung?

2. Relevanz des Vorhabens (Programmziele, Zusatznutzen)

- Leistet die Studie/das Konzept einen signifikanten Beitrag zu den Programmzielen (Steigerung des Radverkehrsanteils/Verknüpfung Öffentlicher Verkehr mit Radverkehr/ Abbau der Zugangsbarrieren)?
- Ist in der Studie/in dem Konzept ein klarer Bezug zum ISR-Handbuch gegeben?

3. Potenzial und Nutzen, speziell auch des Verknüpfungspunktes (Standort, Gesamtkonzept)

- Bezieht sich die Studie/das Konzept auf einem hochfrequenten, zentral und gut erreichbaren Verknüpfungspunkt?
- Weist die Studie/das Konzept das Potenzial auf, den Verkehr auf das Fahrrad zu verlagern?
- Ist die Studie/das Konzept Teil eines umfassenden Gesamtkonzeptes zur Förderung des Radverkehrs?

Es kommt bei Grundlagenarbeiten folgendes Gewichtungsschema zur Anwendung:

Kriterium	Max. Punkte
Qualität des Vorhabens	30
Relevanz des Vorhabens	40
Potenzial und Nutzen, speziell auch des Verknüpfungspunktes	30
Summe	100

Projekte, die im Rahmen der Evaluierung durch die Jury weniger als 60 Punkte erreichen, werden als nicht förderwürdig eingestuft.

3.7. Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlage kommt das „Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs“ (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 [ÖPNRV-G 1999], BGBl. I 204/99 i.d.g.F.) zur Anwendung.

4. Ablauf

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 Förderungsantrag 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:

- Antragsformular – Upload als .pdf
- Um die Einbindung der jeweiligen Landesstelle zu garantieren, ist bei einer Einreichung, die nicht durch die Landesstelle erfolgt, eine Unterstützungserklärung der Landesstelle erforderlich.
- Handelt es sich beim Antragsteller nicht um eine Gebietskörperschaft oder einen Zusammenschluss mehrerer, ist zusätzlich auch eine Unterstützungserklärung der betroffenen Gemeinde notwendig.

Die Vorlage für das Antragsformular steht auf der Homepage der SCHIG mbH zum Download bereit: <http://www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/ausschreibungen/call/artikel/isr-6/>

Einreichung

Klimafondsnummer beantragen

Als erster Schritt zur Einreichung muss auf der Homepage des Klima- und Energiefonds die Klimafondsnummer beantragt werden: <http://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/klimafondsnummer-beantragen/>

Dies ist ab 07. 04. 2014 möglich.

Übermittlung der Antrags-Dokumente

Die vollständigen Antrags-Dokumente (siehe dazu auch Kapitel 4.2.) 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
SCHIG mbH
c/o Abwicklungsstelle Klima- und Energiefonds
Lassallestraße 9b, 1020 Wien

Die Projektanträge können entweder gesammelt durch die für den Radverkehr zuständigen Stellen ihrer Landesregierung oder direkt durch die/den AntragstellerIn mit einer Unterstützungserklärung der Landesstelle eingereicht werden.

Einreichfrist

Einreichschluss für die elektronische und schriftliche Übermittlung ist der **5. August 2014, 12:00 Uhr**.
Bei der schriftlichen Übermittlung gilt das Datum des Poststempels.

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

4.3. 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.

Alle formal richtigen und vollständigen Anträge durchlaufen im zweiten Schritt die fachliche Evaluierung nach den unter Kapitel 2.5. erläuterten Bewertungskriterien durch ExpertInnen (= EvaluatorsInnen), 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 Förderungsentscheidung 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.

4.4. Vertragsserrichtung

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 2 Monaten schriftlich zustimmen.

4.5. Berichtswesen, Öffentlichkeitsarbeit

Für das gegenständliche Programm gelten die Vorgaben zur Berichtslegung und projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit aus dem Jahresprogramm 2014. Weitere Informationen, die Dokumentation sowie Mustervorlagen für ISR 2014 sind online abrufbar unter: www.klimafonds.gv.at/foerderung/richtlinien-fuerfoerderwerbende/berichtswesen-oeffentlichkeitsarbeit

Die FördernehmerInnen verpflichten sich, bei **investiven Maßnahmen**, die gefördert werden, die Situation vor Projektstart und nach Projektende fotografisch zu dokumentieren und diese in die publizierbaren Berichte zu integrieren. Bei **Begleitmaßnahmen** sind die entsprechenden Belege (Folder, Publikationen, Plakate udgl.) sowohl als Belegexemplare als auch als digitale Files an den Klima- und Energiefonds zu liefern. Informationen auf Webseiten sind ebenfalls bekannt zu geben.

5. Kontakte & 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

Tel.: 01 585 03 90-27

E-Mail: daniela.kain@klimafonds.gv.at

5.2. Programmabwicklung & Beratung

Der Klima- und Energiefonds hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (kurz SCHIG mbH) mit Beratungs- und Informationsaktivitäten für das Programm

Intermodale Schnittstellen im Radverkehr 2014

beauftragt. Der SCHIG mbH obliegt damit die Programmabwicklung der 6. Ausschreibung. Die Leistungen liegen in der inhaltlichen und thematischen Beratung potenzieller AntragstellerInnen, der operativen Abwicklung der Ausschreibung inkl. der Organisation der Evaluierung durch eine (inter)nationale ExpertInnenjury, sowie der Vertragserrichtungen und Finanzabwicklung.

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

Lassallestraße 9b,
1020 Wien

Telefon: 01 812 73 43-DW

Fax: 01 812 73 43-1300

E-Mail: kli.en@schig.com

www.schig.com

Kontaktpersonen:

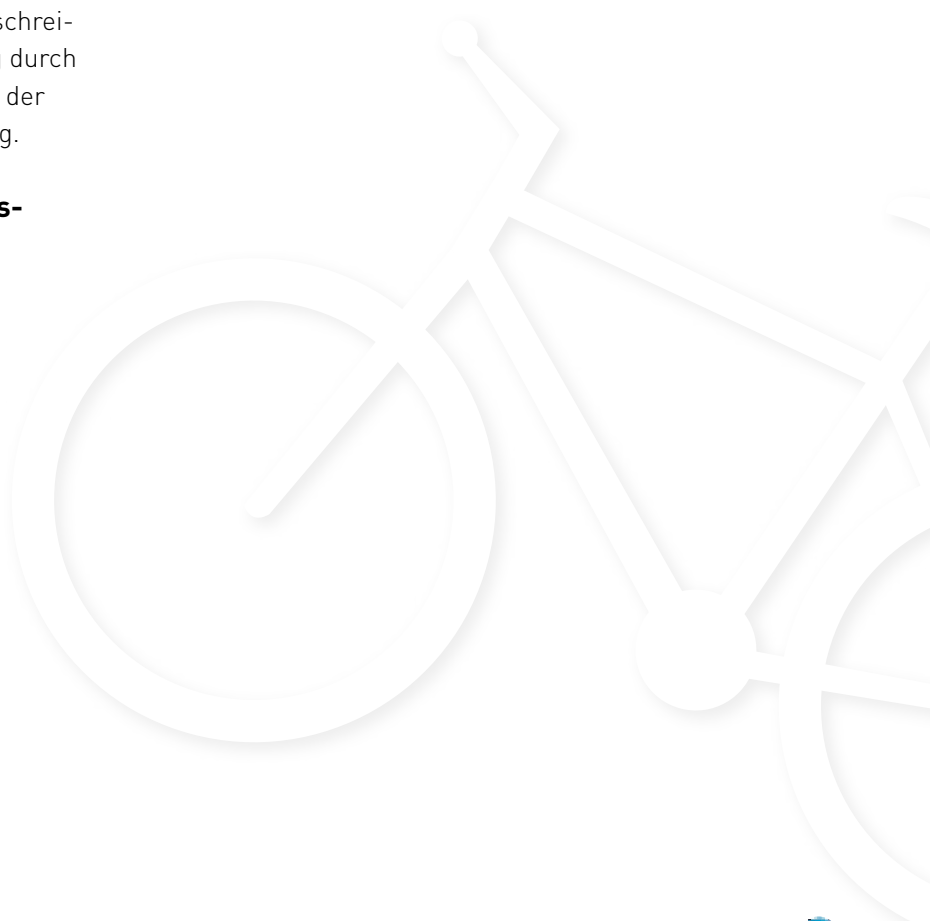
Dr. Oliver Hietler

Tel.: 01 812 73 43-1402

Bettina Bohmann

Tel.: 01 812 73 43-1205

E-Mail: kli.en@schig.com



Anhang

Ihre Kontaktstellen in den Bundesländern

Burgenland

Amt der Burgenländischen Landesregierung
Europaplatz 1,
7000 Eisenstadt

Kontaktperson:

DI Thomas Perlaky

Tel.: 02682 600-2456

E-Mail: thomas.perlaky@bglg.gv.at

Kärnten

Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 17
– Straßen und Brücken, Unterabteilung 17P –
Projektierung und Projektentwicklung
Flatschacher Straße 70,
9021 Klagenfurt

Kontaktperson:

Ing. Ludwig Siedler

Tel.: 05 05 36-317 76

E-Mail: ludwig.siedler@ktn.gv.at

Niederösterreich

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Landhausplatz 1 / Haus 16 / Zi. 16313,
3109 St. Pölten

Kontaktperson:

DI Christoph Westhauser

Tel.: 02742/90 05-155 60

E-Mail: christoph.westhauser@noel.gv.at

Oberösterreich

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung,
Direktion Straßenbau und Verkehr,
Abteilung Gesamtverkehrsplanung
und Öffentlicher Verkehr
Bahnhofplatz 1,
4021 Linz

Kontaktperson:

Christian Hummer

Tel.: 0732/77 20-125 02

E-Mail: christian.hummer@ooe.gv.at

Salzburg

Land Salzburg, Landesbaudirektion,
Referat 6/23 – Verkehrsplanung
und Öffentlicher Verkehr
Michael-Pacher-Straße 36,
Postfach 527,
5010 Salzburg

Kontaktperson:

Mag. Ursula Hemetsberger

Tel.: 0662/8042 4491

E-Mail: ursula.hemetsberger@salzburg.gv.at

Steiermark

Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Stempfergasse 7,
8010 Graz

Kontaktperson:

Mag. Bernhard Krause

Tel.: 0316/877-5948

E-Mail: bernhard.krause@stmk.gv.at

Tirol

Amt der Tiroler Landesregierung
Eduard-Wallnöfer-Platz 3,
6020 Innsbruck

Kontaktperson:

DI Ekkehard Allinger-Csollich

Tel.: 0512/508-4090

E-Mail: ekkehard.allinger@tirol.gv.at

Vorarlberg

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus,
6901 Bregenz

Kontaktperson:

DI Martin Scheuermaier

Tel.: 05574/511-261 14

E-Mail: martin.scheuermaier@vorarlberg.at

Wien

Magistrat der Gemeinde Wien,
Magistratsabteilung 46
Niederhofstraße 21–23/4/Tür 451,
1120 Wien

Kontaktperson:

Franz Blaha

Tel.: 01/81 11-49 29 81

E-Mail: franz.blaha@wien.gv.at



Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien

Redaktion:

Mag. Daniela Kain (Klima- und Energiefonds),
DI Florian Matiassek (BMVIT),
Dr. Oliver Hietler (SCHIG mbH)

Gestaltung und Fotos:

Mick Muth Grafik Design

Programmabwicklung:

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

Herstellungsort:

Wien, April 2014

