



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Sektion III  
Innovation und Telekommunikation

## SONDERRICHTLINIEN

# **IKV** Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr

---

---

**1.1.2009 bis 31.12.2014**

Die Sonderrichtlinien basieren auf den „Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004)“ und sind seitens der Europäischen Kommission unter der Nr.: N415/2008 genehmigt.

---

Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung III/I4, Rengasse 5, 1010 Wien

## 1. ZIELSETZUNG

---

Die österreichische Verkehrspolitik misst dem Kombierten Verkehr eine zentrale Bedeutung bei der Lösung der durch die geographische und topographische Situation Österreichs bedingten gegenwärtigen und künftig noch zu erwartenden Probleme im Bereich des Straßengüterverkehrs bei. Die Bedeutung des Kombierten Verkehrs ist vor allem darin zu sehen, dass dieser eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Verkehrsverteilung herbeiführen kann, in der die spezifischen Vorteile der Verkehrsträger Straße (Punktgenauigkeit) und Schiene bzw. Wasserstraßen (Umweltverträglichkeit) in einer Verkehrsart kombiniert und die Nachteile weitgehend vermieden werden können. Damit kann – und soll – der Kombierte Verkehr einen wesentlichen Beitrag zu einer auf Dauer tragbaren Mobilität („sustainable mobility“) leisten.

Als Intermodaler Verkehr wird der Transport von Gütern in ein und derselben Ladeinheit verstanden. Der Kombierter Verkehr ist eine Spezialform des Intermodalen Verkehrs, bei dem der überwiegende Teil der Strecke mit der Eisenbahn und/oder dem Binnenschiff zurückgelegt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird.

Die Nachteile des Intermodalen bzw. Kombierten Verkehrs (IKV) bestehen einerseits darin, dass die externen Kosten des reinen Straßengüterverkehrs nicht berücksichtigt sind (wodurch er mit wesentlich geringeren externen Kosten von Schiene und Schiff einen deutlichen Wettbewerbsnachteil hat) und andererseits im erhöhten Manipulationsaufwand und dem speziellen Ausstattungsbedarf, den diese Verkehrsart mit sich bringt. Das vorliegende Programm hat zum Ziel diese Nachteile des IKV durch staatliche Hilfestellung zur Aktivierung der privaten Investitionstätigkeit auszugleichen. Unterstützt werden vor allem Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der angebotenen IKV-Dienste durch Unterstützung von Investitionen in neue Technologien und Systeme und durch die Förderung dementsprechender Konzepte (z.B. im Bereich Logistik).

Angesprochen sind durch das Programm alle in Österreich niedergelassenen Transport-, Umschlags- und Logistikunternehmen, wie z.B. Frächter, Spediteure, Kombiverkehrsgesellschaften, Hafenbetriebsgesellschaften, Schifffahrts- und Eisenbahnunternehmen, denen die Vornahme der erforderlichen Investitionen und Modernisierungsmaßnahmen zum raschen Ausbau des IKV finanziell erleichtert werden soll.

Verstärkte Unterstützung sollen dabei Vorhaben mit besonders innovativen Charakter finden, wobei auch intermodalen Aspekten Unterstützungswürdigkeit zukommen kann. Innovative und effiziente Logistiksysteme leisten einen wesentlichen Beitrag zur Standortsicherung österreichischer Industrieunternehmen und zur Reduktion der Umweltbelastung.

Ziel des Förderungsprogramms ist eine Effizienz- und Qualitätssteigerung für die verstärkte Nutzung des IKV, um somit eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf

umweltverträglichere Verkehrsträger zu stimulieren und die Zuwächse im Straßengüterverkehr zu reduzieren. Auf Basis der erzielten Ergebnisse aus dem ausgelaufenen Programm soll mit dem neuen Förderprogramm ein, entsprechend den genehmigten finanziellen Mitteln (bis zu € 4 Mio. jährlich) adäquater Effekt erzielt werden; d.h. eine Verlagerung von der Straße von bis zu 2 Milliarden Tonnenkilometer pro Jahr wird angestrebt. Damit kann die Menge der straßenverkehrsbedingten CO<sub>2</sub> Emissionen um bis zu 150.000 Tonnen bzw. der NO<sub>x</sub> Emissionen um 2.000 Tonnen pro Jahr reduziert werden. Das Programm unterstützt somit auch die Erreichung des österreichischen Reduktionsanteils am Kiotoziel.

Die Zielerreichung des Förderungsprogramms wird nach 3 Jahren (Zwischenevaluierung) bzw. nach Ablauf der Laufzeit im Zuge einer Evaluierung untersucht werden, wobei die während der Umsetzungsdauer bestehenden Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind.

## **2. FÖRDERGEGENSTAND**

---

Im Rahmen dieses Programms werden Investitionen in Anlagen und Systeme sowie mobile Einrichtungen und Ausrüstungen gefördert, welche speziell für die Beförderung bzw. den Umschlag von Gütern im Intermodalen bzw. Kombinierten Verkehr notwendig sind. Förderbar sind außerdem damit in Zusammenhang stehende Investitionen in neue Technologien inklusive Verkehrsinformationstechnologien und –systeme. Machbarkeitsstudien, die die wirtschaftliche und technische Sinnhaftigkeit und Durchführbarkeit eines Projekts untersuchen, können gefördert werden, wenn sie im direkten Zusammenhang mit einer Durchführungsmaßnahme stehen. Darüber hinaus sollen Maßnahmen finanziell unterstützt werden, wenn sie innovativ sind und Vorzeigecharakter haben. Externe Ausbildungskosten des Personals können ebenfalls gefördert werden.

### **Als förderbare Projekte sind zu verstehen:**

- **Einsatz von innovativen Technologien und Systemen** zur Angebotsverbesserung des Kombinierten/Intermodalen Verkehrs, insbesondere:
  - Innovative Umschlagstechnologien
  - Logistiksysteme (spez. Logistikdienstleistungen zum Aufbau einer durchgehenden Transportkette)
  - Einsatz von verkehrsträgerübergreifenden Informations- und Kommunikationstechnologien/-systemen (Flottenmanagement, Sendungsverfolgung etc.)
- **Transportgeräte** für den Kombinierten/Intermodalen Verkehr, insbesondere:
  - Binnen- bzw. Landcontainer (ausgenommen See-Container), Wechselaufbauten, insbesondere im Falle innovativer Merkmale
  - Spezialfahrzeuge und –behälter für den Intermodalen und Kombinierten Verkehr (wie z.B. fahrerlose Transportsysteme, ACTS-Transportfahrzeuge)
  - verladetaugliche Adaptierungen an Sattelfahrzeugen, Adaptierungen für vor- und nachlauffähiges Gerät
  - Adaptierungen von Schiffsleichtern für Container und WAB Transport

- **Machbarkeitsstudien** für konkrete Durchführungsmaßnahmen (inkl. auch Vorbereitungsmaßnahmen für internationale Kooperationen) im Bereich des KV/intermodalen Verkehr z.B. Marco Polo, EUREKA, INTERREG etc. mit hohem nationalen und internationalen Interesse, wobei der verkehrspolitische und wirtschaftliche Nutzen für Österreich überwiegen muss.
- **Externe Ausbildungskosten** für Einschulungen in spezifische EDV-Systeme oder Techniken, im Bereich Logistik u.a. spez. Sprachkurse etc.

Bei Machbarkeitsstudien können auch interne Personalkosten anerkannt werden.

### **3. NICHT FÖRDERBARE VORHABEN**

---

- Kosten, die vor Antragstellung angefallen sind
- Ankauf von Grundstücken und Baulichkeiten
- Bau von Verwaltungsgebäuden, Belegschaftshäusern, Garagen, Haustankstellen, Lagerhallen, Lagerflächen u.dgl., die nicht unmittelbar für die Durchführung des IKV erforderlich sind
- Bau von Schieneninfrastruktur, die allgemein zugänglich ist
- Reparaturen aller Art
- Ankauf von allgem. Büro- und Geschäftsausstattung
- Ankauf von kurzlebigen Wirtschaftsgütern
- Ankauf von PKW, Kombi, Autobussen, LKW, Anhängern und Lieferwagen
- Betriebsmittel
- finanzielle Sanierung von Betrieben
- Anschaffung gebrauchter Anlagen
- Anlagen, die nicht dem Stand der Technik entsprechen
- Ausweitungen von Schiffskapazitäten

### **4. ANTRAGSBERECHTIGTE**

---

Physische und juristische Personen sowie Personengesellschaften des bürgerlichen und des Handelsrechtes, die eine Niederlassung in Österreich haben.

Rechtlich selbständige Unternehmen, die im Eigentum einer Gebietskörperschaft stehen, sind grundsätzlich förderbar. Die Antragsteller erklären sich bereit, dass Förderdaten zum Zwecke der Transparenz an das Bundesministerium für Finanzen weitergeleitet werden.

An der ordnungsgemäßen Geschäftsführung sowie an den zur Durchführung der Leistung erforderlichen fachlichen Fähigkeiten des Förderungswerbers dürfen keine Bedenken bestehen.

Anträge von Bahnbetreibern sind nur förderbar, wenn sie eine hohe Innovationskomponente aufweisen.

## **5. ALLGEMEINE FÖRDERVORAUSSETZUNGEN**

---

- Der Förderungswerber muss sich in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen befinden.
- Das Vorhaben wird nur gefördert, wenn die Durchführung ohne Förderung aus Bundesmitteln nicht im notwendigen Umfang zumutbar ist und/oder die Förderung einen wesentlichen Anreiz zur raschen Umsetzung des Vorhabens darstellt.
- Die Gesamtfinanzierung, unter Berücksichtigung der Förderung nach diesem Programm muss gesichert sein; mindestens 30 % der förderbaren Kosten müssen in Form von Eigenmitteln bzw. nicht geförderten Fremdmitteln finanziert werden.
- Wenn bei einem Projekt Interessen eines Bundeslandes oder einer Gemeinde berührt werden, ist auch deren angemessene finanzielle Beteiligung anzustreben.
- Die Rentabilität des Projekts nach allgemeinem betriebswirtschaftlichen Grundsätzen muss gewährleistet sein.
- Die geplante Maßnahme darf nicht zu unannehmbaren Wettbewerbsverzerrungen zwischen den nichtstraßengebundenen Verkehrsträgern oder Terminals führen.
- Ein Projekt aufgrund dieser Richtlinie kann nur einmal gefördert werden.

## **6. FÖRDERUNGSART UND -AUSMASS**

---

Im Rahmen dieses Programms können Investitionszuschüsse im nachstehend angeführten Maximalausmaß gewährt werden.

### 6.1. Transportgeräte

Bis **maximal 30%** der anrechenbaren Investitionen.

### 6.2. Innovative Technologien/Systeme, insbesondere IKT und Logistiksysteme

Bis **maximal 30 %** der anerkehbaren Investitionen.

### 6.3. Machbarkeitsstudien

Bis zu **maximal 50 %** der Gesamtkosten.

### 6.4. Zielgerichtete Ausbildungsmaßnahmen

Bis **maximal 50 %** der anrechenbaren Kosten.

### 6.5. Förderobergrenzen, Geringfügigkeitsgrenze

Im Rahmen dieses Programms beträgt die maximale Förderung pro Projekt 800.000,- €

Die Geringfügigkeitsgrenze für Förderungen: 8.000,- €

### 6.6. Höchstgrenzen für kumulierte Förderungen

Die Höchstgrenze für kumulierte Förderungen beträgt für Investitionen gemäß Punkt 6.1 und 6.2 30 %, für Investitionen gemäß Punkt 6.3 und 6.4 50 % der anrechenbaren Kosten. Gleiches gilt für allfällige Co-Finanzierungen zu EU-Projekten (verkehrspolitische Vorzeigeprojekte). Treffen bei einem Projekt mehrere der obigen Voraussetzungen zu, gelangen die jeweiligen Höchstgrenzen anteilmäßig zur Anwendung.

## **7. BESONDERE FÖRDERUNGSVORAUSSETZUNGEN UND -AUFLAGEN**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie fällt sämtliche Entscheidungen nach nachfolgenden Bewertungskriterien :

- Innovationsgehalt der Maßnahme
- erzielbarer Verlagerungseffekt und damit Vermeidung von CO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub> Emissionen
- Art des verlagerbaren Transportguts (insbes. Gefahrgut)

Der inhaltlichen Bewertung des Projekts liegen folgende Unterlagen zugrunde:

### zur Beurteilung der wirtschaftlichen Situation

- o Jahresabschlüsse der letzten drei Geschäftsjahre,
- o Vorausschaurechnungen

### zur Projektbewertung und Projektfinanzierung vorzulegen, insbesondere

- o Projektbeschreibung
- o Projektkostengliederung
- o Finanzierungsplan
- o Beschreibung der wirtschaftlichen Auswirkungen des Projekts (Rentabilität, Kapazitätsauslastungsprognose etc.)
- o Beschreibung der Auswirkungen hinsichtlich Wettbewerbsfähigkeit des KV auf konkurrierende Dienste, auf die Umwelt, Verkehrsbelastung und Sicherheit
- o Prognostizierte Verkehrsverlagerung in Tonnen samt Distanzen und Ladeeinheiten (jeweils getrennt für Haupt- und Vor-/Nachlauf); Zeitreihe über vergangenen 3 Jahre, Verhältnis zu jährlichen und geplanten Transportmengen.

Für Förderungen können im Einzelfall zusätzliche Anforderungen, Bedingungen und Auflagen, wie z.B. die Einhaltung des Bestimmungen des KFG und der STVO oder Transportauflagen, formuliert werden.

## **8. EINREICHUNG DES ANSUCHENS UND STICHTAG**

Förderungsansuchen sind schriftlich mittels Formular und unter Anschluss der erforderlichen Unterlagen gemäß Pkt. 7 einzureichen beim

**austria wirtschaftsservice | ERP- Fonds**  
**Ungargasse 37**  
**1031 Wien**

Ansuchen nach diesen Richtlinien können – vorbehaltlich einer vorzeitigen – Revision bis zum 31.12.2014 eingebracht werden.

Als Anerkennungsstichtag für Kosten gilt grundsätzlich das Datum der Einreichung.

## **9. VERFAHREN UND ABWICKLUNG**

---

### 9.1.

Die Prüfung der Ansuchen im Sinne der Förderungsrichtlinien sowie die Abwicklung der Förderfälle erfolgt durch den ERP-Fonds. Die Abwicklung des Programms selbst erfolgt in Form einer offenen Ausschreibung, wobei die eingereichten Projekte einer 3 Mal jährlich stattfindenden Begutachtung durch eine Begutachtungskommission unterzogen werden. Die Einreichtermine werden in Form eines Merkblattes gesondert öffentlich im Amtsblatt zur Wiener Zeitung bekannt gegeben.

### 9.2.

Die Begutachtung zum Zwecke einer Förderempfehlung als Grundlage für die Förderentscheidung des Bundesministeriums umfasst die fachliche und verkehrspolitische Prüfung der Anträge. Die Begutachtungskommission setzt sich aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), der Österreichischen Wirtschaftskammer, der Kammer für Arbeiter und Angestellte sowie der universitären Forschung zusammen. Der Vorsitz obliegt dem BMVIT.

### 9.3.

Ein Rechtsanspruch auf Förderungen besteht nicht. Das Projekt muss rechtlich zulässig und technisch machbar sein. Die Förderentscheidung liegt beim BMVIT. Die Entscheidung erfolgt nach den Kriterien gemäß Punkt 7. Bei knappen finanziellen Mitteln wird zugunsten von KMUs sowie jenen Projekten, die eine besonders hohe Transportverlagerung erwarten lassen bzw. einen besonders innovativen Charakter aufweisen, entschieden.

### 9.4.

Eine Ablehnung erfolgt schriftlich unter Angabe der Gründe.

### 9.5.

Förderungszusagen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, welche mit bestimmten Auflagen zur Sicherung des Projekterfolgs verbunden sein können, erfolgen schriftlich und bedürfen der Annahme durch den Förderungswerber. Mit Annahme der Förderungszusage hat der Förderungswerber die in der Verpflichtungserklärung vorgesehenen Verpflichtungen gemäß Pkt. 10 zu übernehmen.

### 9.6.

Der ERP-Fonds schließt im Auftrag und für Rechnung des BMVIT die Förderungsverträge ab.

### 9.7.

Der Förderungsbetrag kann in Teilbeträgen, aliquot zum nachgewiesenen Projektfortschritt ausbezahlt werden.

Die Auszahlung des Förderungsbetrags (bzw. Restbetrags) erfolgt nach Abrechnung des Projekts und Nachweis der Erfüllung der sonstigen Förderungsauflagen und –bedingungen.

Die Prüfung der vorzulegenden Originalbelege und sonstigen Nachweise erfolgt für das Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie durch den ERP-Fonds.

Werden die vorgesehenen förderbaren Projektkosten unterschritten und sind die Förderungsvoraussetzungen weiterhin gegeben, verringert sich die Förderung aliquot. Dies ist dem Förderungsnehmer durch den ERP-Fonds schriftlich mitzuteilen.

## **10. VERPFLICHTUNGEN**

---

### 10.1.

Der Förderungsnehmer ist zu verpflichten, die Leistung innerhalb des geplanten Zeitplanes durchzuführen, über das geförderte Vorhaben Organen oder Beauftragten des Bundes oder der EU die erforderlichen Auskünfte zu erteilen sowie Einsicht in die Bücher und Belege, welche unter einer Aufbewahrungsfrist von 10 Jahren aufzubewahren sind, (jeweils im Original) zu gestatten, nach Abschluss des Vorhabens einen Schlussbericht über die Zielerreichung zu legen, bei der Vergabe von Aufträgen für Lieferungen und Leistungen zu Vergleichszwecken mehrere Angebote einzuholen, Bedienstete nicht besserzustellen als vergleichbare Bundesbedienstete, Fördermittel des Bundes nicht zur Rücklagenbildung oder für Rückstellungen zu verwenden, das Abtretungs-, Anweisungs- und Verpfändungsverbot zu beachten, das Gleichbehandlungs- und das Bundes-Behinderteneinstellungsgesetz und das Diskriminierungsverbot gem. § 7a des Behinderteneinstellungsgesetzes zu beachten, die widmungsgemäße Verwendung der Förderung nachzuweisen und die Überprüfung der Durchführung des Förderungsvorhabens zu gestatten. Die Nutzung von geförderten Geräten ist durch eine vertragsgemäße Verwendung im Kombinierten Verkehr sicherzustellen (mindestens 5 Jahre bzw. Abschreibungsdauer). Im Falle einer vorzeitigen Veräußerung tritt Punkt 10.3. in Kraft.

### 10.2.

Der Förderungsnehmer ist zu verpflichten, alle Ereignisse, welche die Durchführung der geförderten Investitionen oder die Erreichung des Förderungszwecks verzögern oder unmöglich machen unverzüglich dem ERP-Fonds anzuzeigen. Weiters ist er zu verpflichten, alle Umstände, die eine Änderung vereinbarter Auflagen oder Bedingungen erfordern würden, unverzüglich anzuzeigen. Geänderte Umstände haben eine Vertragsänderung zur Folge, ungeachtet dessen ist nach halber Vertragslaufzeit ein Bericht über den Projektstatus vorzulegen.

### 10.3.

Der Förderungsnehmer ist gemäß § 22 ARR zu verpflichten, die Förderung – unter Vorbehalt der Geltendmachung weitgehender gesetzlicher Ansprüche – über Aufforderung der fördernden Stelle oder der Abwicklungsstelle sofort zurückzuerstatten bzw. werden zugesicherte aber noch nicht ausbezahlte Förderungen eingestellt, wenn:

- 1) Organe oder Beauftragte der fördernden Stelle, von ihr beauftragten Organisationen, des Rechnungshofes oder der EU über wesentliche Umstände unrichtig oder unvollständig unterrichtet worden sind,
- 2) vorgesehene Berichte nicht erstattet oder Nachweise nicht erbracht oder erforderliche Auskünfte nicht erteilt worden sind, sofern in diesen Fällen eine schriftliche, entsprechend befristete und den ausdrücklichen Hinweis auf die Rechtsfolge der Nichtbefolgung enthaltende Mahnung erfolglos geblieben ist, sowie sonstige vorgesehene Mitteilungen unterlassen werden.



- 3) nicht aus eigener Initiative unverzüglich – jedenfalls noch vor einer Kontrolle oder deren Ankündigung die Meldung von Ereignissen, welche die Durchführung des geförderten Vorhabens verzögern oder unmöglich machen oder dessen Abänderung erfordern würde, unterblieben ist,
- 4) über das Vermögen des Förderungswerbers vor ordnungsgemäßem Abschluss des geförderten Vorhabens oder innerhalb einer Frist von 3 Jahren nach dessen Abschluss ein Konkursverfahren eröffnet oder die Eröffnung eines Konkurses mangels kostendeckenden Vermögens abgelehnt wird,
- 5) der Förderungswerber vorgesehene Kontrollmaßnahmen be- oder verhindert oder die Berechtigung zur Inanspruchnahme der Förderung innerhalb des für die Aufbewahrung der Unterlagen vorgesehenen Zeitraums von 10 Jahren nicht mehr überprüfbar ist,
- 6) die Förderungsmittel ganz oder teilweise widmungswidrig verwendet worden sind,
- 7) das Vorhaben nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden kann oder durchgeführt worden ist,
- 8) das Zessionsverbot nicht eingehalten wurde
- 9) die Bestimmungen des Gleichbehandlungs- und des Bundes-Behinderteneinstellungsgesetzes und das Diskriminierungsverbot gem. § 7a des Behinderteneinstellungsgesetzes nicht beachtet wurden,
- 10) von den Organen der EU die Aussetzung und/oder Rückforderung verlangt wird
- 11) sonstige Förderungsvoraussetzungen, insbesondere solche, die eine Erreichung des Förderzweckes sichern sollen, vom Förderungswerber nicht eingehalten wurden.

In den Fällen der Z.1. bis 3.,6.,8.,9. und 11 erfolgt jedenfalls, in den übrigen Fällen, nur soweit den Förderungswerber oder solchen Personen, deren er sich zur Erstellung der für die Gewährung der Förderung maßgeblichen Unterlagen oder zur Durchführung des geförderten Vorhabens bedient hat, am Eintritt eines Rückforderungsgrundes ein Verschulden trifft, eine Verzinsung des Rückforderungsbetrages vom Tage der Auszahlung an mit 3 % über dem jeweils geltenden Basiszinssatz pro Jahr. Trifft den Förderungswerber in den Fällen der Z.4.,5.,7. und 10. kein Verschulden, erfolgt eine Verzinsung des Rückforderungsbetrages in der Höhe von 4 % p.a. ab dem Tag der Auszahlung der Förderung unter Anwendung der Zinseszinsmethode. Liegen die o.a. Zinssätze unter dem von der EU für Rückforderungen festgelegten Zinssatz, wird dieser herangezogen.

Für den Fall eines Verzugs bei der Rückzahlung der Förderung sind Verzugszinsen im Ausmass von 4 vH über dem jeweils geltenden Basiszinssatz pro Jahr ab Eintritt des Verzugs zu vereinbaren.

#### 10.4.

Der Förderungswerber hat zur Kenntnis zu nehmen, dass die im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung des Vertrages anfallenden personenbezogenen Daten, deren Verwendung eine wesentliche Voraussetzung für die Wahrnehmung einer dem Förderungsgeber gesetzlich übertragenen Aufgabe oder sonst gemäß §§ 7 bis 11 des Datenschutzgesetzes 2000, BGBl. I Nr. 165/1999, in der jeweils geltenden Fassung zulässig ist, vom Förderungsgeber und von der von ihm beauftragten Förderungsabwicklungsstelle als Dienstleister für Zwecke des Abschlusses und der Abwicklung des Förderungsvertrages, der Wahrnehmung der dem Förderungsgeber gesetzlich übertragenen Aufgaben und für Kontrollzwecke verwendet und insbesondere an Organe und Beauftragte des Rechnungshofes (insbesondere gemäß § 3 Abs. 2. § 4 Abs. 1. und § 13 Abs.3 des Rechnungshofgesetzes 1948, BGBl. Nr. 144, in der jeweils geltenden Fassung), des

Bundesministeriums für Finanzen (insbesondere gemäß §§ 43 bis 47 und 54 des Bundeshaushaltsgesetzes BGBL Nr. 213/1986, in der geltenden Fassung sowie §§ 8 und 9 der Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen über Allgemeine Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln in der jeweils geltenden Fassung) und der Europäischen Union nach den EU-rechtlichen Bestimmungen übermittelt werden.

10.5.

Als Gerichtsstand in allen aus der Gewährung einer Förderung entstehenden Rechtsstreitigkeiten ist das sachlich zuständige Gericht in Wien vorgesehen. Der Republik Österreich bleibt es vorbehalten, den Förderungsnehmer auch bei seinem allgemeinen Gerichtsstand zu belangen.

10.6.

Der Fördergeber und die von ihm beauftragten Organisationen sind verpflichtet, die im Rahmen der Abwicklung bekannt gewordenen Daten und Umstände nicht an Dritte weiterzugeben.

## **11. ANTRAGSFOMULARE UND AUSKÜNFTE**

---

betreffend Förderungsansuchen erhält man beim

austria wirtschaftsservice | ERP-Fonds  
Ungargasse 37  
1031 Wien  
Ansprechpartner: Mag. Matthias Hutter  
Tel.: +43 (0) 1 50175 - 415  
Fax: +43 (0) 1 50175 – 492  
E-Mail: m.hutter@awsg.at

oder beim

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Sektion Innovation und Telekommunikation, Abteilung III/14  
Renngasse 5  
1010 Wien  
MR Dipl.-Ing. Kurt Schreitl  
Tel: +43 (0) 1 7116265 – 3206  
Fax: + 43 (0) 1 7116265 – 2230  
E-Mail: kurt.schreitl@bmvit.gv.at