



**INTERMODALE  
SCHNITTSTELLEN  
IM RADVERKEHR**

**ISR**

**8. Ausschreibung**

**2017**

**Leitfaden**

**Eine Förderaktion des  
Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie**

Wien, Mai 2017

# Vorwort

Auf der rechtlichen Basis ÖPNRVG 1999 unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) konkrete Infrastrukturmaßnahmen, bewusstseinsbildende Initiativen und Konzepte, zur Verbesserung der Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Radverkehr. Die Maßnahmen tragen dazu bei, einen Teil des Zu- und Nachlaufverkehrs zu Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) vom Pkw auf das Fahrrad zu verlagern, aber auch die gesamte intermodale Wegeketten im Vergleich zur ungebrochenen Pkw-Fahrt attraktiver zu machen.

Folgerichtig steht dabei die Haltestelle – der intermodale Umsteigepunkt – selbst im Zentrum der Initiative, aber auch Verbesserungen der zur Haltestelle führenden Wege (und deren Sicherheit) sind für eine Unterstützung qualifiziert. Zentrale Zielgebiete der Initiative sind der ländliche Raum, aber auch Städte und stark-wachsende Stadt-Umland-Gebiete. Durch die weitere Zuwanderung in durch ÖV oft nur ungünstig erschließbare Stadt-Umland-Gebiete („Speckgürtel“), verbunden mit Restriktionen für Pkw-Verkehr in Innerstädtischen Gebieten, wird die Nachfrage nach der Wegeketten Fahrrad-ÖV weiter zunehmen. Die zunehmende Verbreitung von E-Mobilität erweitert das Einzugsgebiet und könnte neue Nachfragepotenziale erschließen.

Die Ergebnisse der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs – 2013/2014“<sup>1</sup> zeigen, 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. Zwischen 1995 und 2014 kam es zu einer Zunahme der intermodalen Nutzung von Fahrrad und ÖV. Der werktägliche Anteil des Radverkehrs wird mit rund 7 % angegeben. Eine Betrachtung der Bundesländer zeigt hier eine Bandbreite zwischen 4 % in Kärnten und 16 % in Vorarlberg. Im Vergleich dazu liegt der Anteil des MIV bei 47 % und der MIV-Mitfahrer bei 12 %. In Österreich verfügen rund 70 % der Haushalte über zumindest ein funktionstüchtiges Fahrrad und etwas mehr als 4 % der Haushalte verfügen bereits über zumindest ein Elektrofahrrad.

Zwischen 2008 und 2016 unterstützte das bmvit im Rahmen des Förderprogramms „**Intermodale Schnittstellen im Radverkehr**“ konkrete Umsetzungsmaßnahmen mit mehr als 100 Radverkehrsprojekten. Dabei kam es zur Errichtung von über 11.500 qualitativ hochwertigen Fahrradabstellplätzen, der Schaffung von lückenschließenden Radwegen und der Erstellung von interessanten Studienprojekten mit einem Fördervolumen von rund 6 Millionen Euro.

Statistische Informationen über Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot zeigen, dass es in Österreich noch ein großes Potenzial zum Ausbau des Radverkehrs gibt. Übergeordnete politische Strategien – wie der Gesamtverkehrsplan Österreich<sup>2</sup> – setzen auf gezielte und intelligente Verknüpfung von Verkehrsmitteln und sehen den Radverkehr als bedeutsame Säule. Genau hier setzt mit den daraus abgeleiteten Zielen und Maßnahmen das Programm „**Intermodale Schnittstellen im Radverkehr - 2017**“ an.

Wir freuen uns auf Ihre Einreichungen!

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie**

---

<sup>1</sup> bmvit (2016): Österreich unterwegs 2013/2014

<sup>2</sup> bmvit (2012): Gesamtverkehrsplan Österreich

# 1. Das Wichtigste in Kürze

## 1.1. Ausrichtung & Programmstrategie

Das Förderprogramm „**Intermodale Schnittstellen im Radverkehr - 2017**“, kurz ISR, ist darauf ausgerichtet, durch qualitativ hochwertige bzw. verbesserte Infrastrukturmaßnahmen an **Schnittstellen** des Radverkehrs zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Widerstände abzubauen und so die Akzeptanz der Nutzung des Fahrrades als verknüpfenden Verkehrsmittel weiter zu verbessern.

Mit diesem Programm soll zur Erreichung folgender Ziele beigetragen werden:

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Senkung des motorisierten Individualverkehrs an den Schnittstellen des ÖV mit dem Radverkehr
- Abbau von Zugangsbarrieren
- Anhebung der Verkehrssicherheit für Radfahrer (insbesondere an Kreuzungen)
- Reduktion der Treibhausgase sowie der Luftschadstoff- und Lärmemissionen im Verkehrsbereich

Bei Planung und Umsetzung von zur Einreichung vorgesehenen Maßnahmen wird die Berücksichtigung des ISR-Handbuchs<sup>3</sup> empfohlen.

## 1.2. Zielgruppen der Förderung

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

## 1.3. Projektarten & Förderquoten der Ausschreibung

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

## 1.4. Budget

Im Rahmen der 8. Ausschreibung des Programms „**Intermodale Schnittstellen im Radverkehr**“ stehen maximal **EUR 1 Mio. an Fördermittel** zur Verfügung.

## 1.5. Zeitplan (Indikativ)

31.05.2017	Eröffnung der 8. Ausschreibung: <b>„Intermodale Schnittstellen im Radverkehr - 2017“</b>
29.09.2017	Ende der <b>Einreichfrist für Projektanträge bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) – schriftliche UND elektronische</b> Einreichung
Oktober 2017	Evaluierung der Anträge durch ExpertInnenjury
Anfang November 2017	<b>Jurysitzung</b> und <b>Vergabeempfehlung</b> an das bmvit
Mitte November 2017	<b>Förderungsentscheidung</b> durch das bmvit
Ende November 2017	Bekanntgabe der Ergebnisse und <b>Versendung des Förderangebots</b>
Binnen 2 Monaten ab Versendung Förderangebot	Unterzeichnung des <b>Fördervertrags</b>

<sup>3</sup> <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/downloads/isrhandbuch.pdf>

## 1.6. Bewertungskriterien

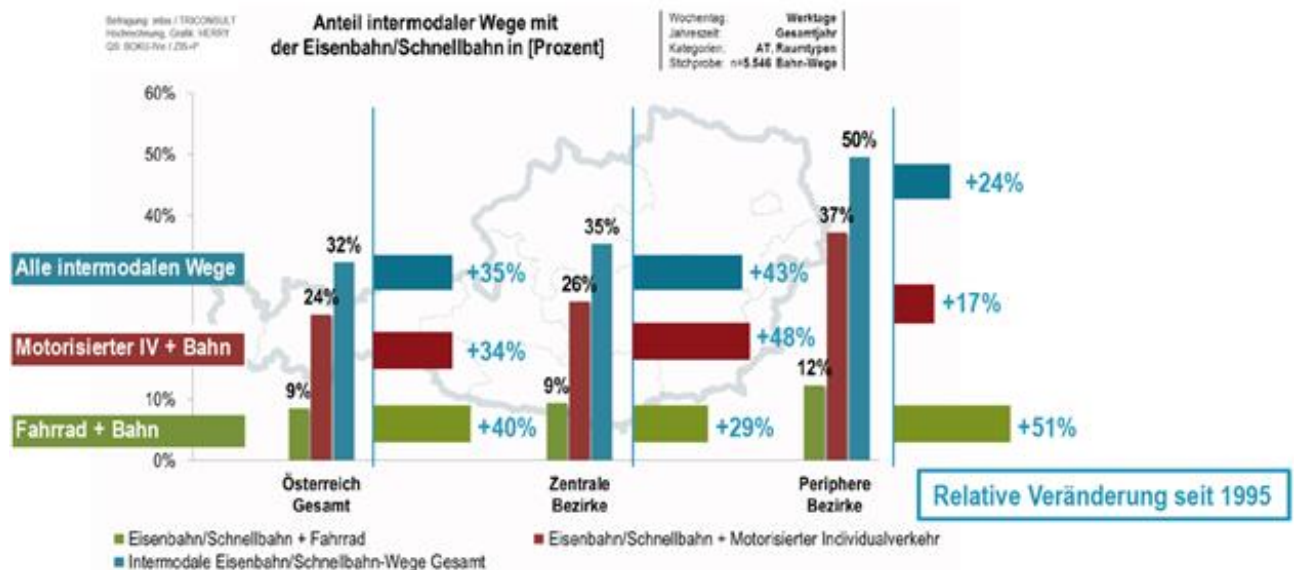
Eingereichte Projekte werden anhand folgender Kriterien bewertet:

1. **Qualität der Vorhabensdarstellung und der Planung (Projektplanung, Realisierungsnahe) sowie Quantifizierbarkeit des Vorhabens (Kosten, Verkehrsnachfrage)**
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 signifikant an Bedeutung gewonnen. Die verstärkte Berücksichtigung des Radverkehrs in der verkehrspolitischen Entscheidungsfindung hat auch zu einer vermehrten Nutzung des Fahrrades geführt, wie die aktuelle Verkehrserhebung „Österreich unterwegs“ ergeben hat. Dennoch bedarf es weiterhin gezielter Maßnahmen um die Bedingungen für das Radfahren und damit die Akzeptanz weiter zu erhöhen.



Das vorliegende Programm unterstützt daher Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, dass künftig noch mehr Wege im Alltag, insbesondere auch Teilstrecken einer intermodalen Wegekette, mit dem Fahrrad oder E-Bike zurückgelegt werden und schafft darüber hinaus Impulse zur Gestaltung einer attraktiven und verkehrssicheren Radinfrastruktur in Gemeinden und Städten.

<sup>4</sup> [https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich\\_unterwegs/](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich_unterwegs/)

## 2.2. Programmausrichtung

Das Programm „**Intermodale Schnittstellen im Radverkehr - 2017**“ ist darauf ausgerichtet, durch qualitativ hochwertige bzw. verbesserte Infrastrukturmaßnahmen an den Schnittstellen des Radverkehrs zum ÖPNV die **Akzeptanz des Fahrrades weiter zu erhöhen**.

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

## 2.3. Programmstrategie und -ziele

Zur **Steigerung des Radverkehrsanteils** und zur **Senkung des motorisierten Individualverkehrs an der Schnittstelle des ÖV mit dem Radverkehr** liegt der strategische Fokus auch auf dem **Abbau von Zugangsbarrieren**. Menschen fahren vor allem dann mit dem Fahrrad, wenn sie sich sicher fühlen. Demgemäß werden auch **Maßnahmen zur Anhebung der Radverkehrssicherheit**, insbesondere im Kreuzungsbereich, unterstützt. Bei Planung und Umsetzung von Maßnahmen sollen die Empfehlungen des ISR-Handbuchs berücksichtigt werden.

Durch Informations- und Kommunikationsmaßnahmen soll sichergestellt werden, dass das **optimierte oder neue Angebot von der Bevölkerung auch angenommen wird**.

**Grundlagenarbeiten müssen auf eine nachfolgende Umsetzung ausgerichtet sein.**

## 2.4. Inhalte der 8. Ausschreibung 2017

Im Rahmen der vorliegenden Ausschreibung können Vorhaben eingereicht werden, welche die **Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖV** an den **Schnittstellen** (Bahnhöfe/Haltestellen) ermöglichen oder optimieren.

Alle eingereichten Maßnahmen müssen einen **konkreten Beitrag zur Verbesserung der Zweckmobilität** leisten – Projekte, die primär der Förderung der Erlebnismobilität dienen, werden bei der Reihung nicht vordringlich eingestuft.

Investive Maßnahmen sollen dazu beitragen, einen Teil des **Zu- und Nachlaufverkehrs zu Haltestellen des ÖV vom Pkw auf das Fahrrad zu verlagern**, aber auch die gesamte intermodale Wegeketten im Vergleich zur ungebrochenen Pkw-Fahrt attraktiver zu machen. Ebenso sind **Maßnahmen zur Radverkehrssicherheit** ein wichtiger Aspekt dieser Ausschreibung. Die Förderung sollte Investitionen gerade dort initiieren, wo bisher zu wenig für den Radverkehr als Zubringerverkehrsmittel unternommen wurde.

**Ausgeschrieben werden demnach folgende Maßnahmen:**

### I. Umsetzungsmaßnahmen:

#### **A.) Investive Maßnahmen, wie zB:**

##### **1. Errichtung und/oder Verbesserung von Radabstellanlagen**

- Herstellung neuer/zusätzlicher Abstellflächen bzw. Sanierung und Revitalisierung bestehender Fahrradabstellanlagen
- Befestigungen für vorhandene bzw. zu schaffende Abstellflächen und deren Überdachungen
- Beleuchtungen, Sicherheitseinrichtungen, usw.

- Herstellung bzw. Verbesserung des Zuganges zu und des Abganges von den Radabstellflächen (insbesondere auch im Sinne eines möglichst barrierefreien Zugangs)
- Errichtung von Fahrradabstellanlagen bzw. -boxen, die jedenfalls dem Stand der Technik entsprechen
- Für den Betrieb von Fahrradverleihsystemen notwendige Infrastruktur
- Errichtung von speziellen Stellplätzen für Lastenräder, Pedelecs oder sonstigen fahrradähnlichen Kleinfahrzeugen<sup>5</sup>

## 2. Errichtung von Wartungs- und Servicestationen

- Self-Service- bzw. betreute Radstationen
- Innovative E-Bike-Einrichtungen, wie etwa Ladeboxen für Akkus
- Sanierung und Revitalisierung von bestehenden Servicestationen

## 3. Radwege / Nutzung bestehender Infrastruktur / Radverkehrssicherheit

- Anschluss bestehender Radweg an Haltestelle bzw. Bahnhof
- Fahrradfreundlicher Rückbau (zB Errichtung von Mittelinseln an Straßeneinfahrten, Gehsteigverbreiterung, Öffnung von Sackgassen u.dgl.)
- Maßnahmen zur Stärkung der Radverkehrssicherheit im Zulauf zur intermodalen Schnittstelle (Herstellung/Verbesserung von Beschilderungs- oder Leitsysteme, Bodenmarkierungen, Lichtsignalanlagen, Radfahrerüberfahrten, u.dgl.)

## B.) Begleitmaßnahmen, wie zB:

### 1. Planungsleistungen

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

### 2. Kommunikation, Information und Erfolgskontrolle

- Maßnahmen zur Erfolgskontrolle der investiven Maßnahmen wie etwa Zählungen und Erhebungen, Vorher-Nachher-Untersuchung, Wissenschaftliche Begleitung
- PR- und Marketingmaßnahmen zur Bekanntmachung der investiven Maßnahmen
- „Public Awareness“-Kampagnen zur Steigerung der Akzeptanz
- Motivationskampagnen, Fachworkshops u.dgl. zur Steigerung der Nutzung
- Konzeption und Gestaltung von Fahrradstadtplänen, Radkarten, Radnetzplänen, Radroutenplanern, die zum überwiegenden Teil der intermodalen Schnittstelle zuzuordnen sind.

## II. Grundlagenarbeiten:

### 1. Studien / Konzepte

- Studien/Konzepte mit Fokus auf der intermodalen Schnittstelle im Radverkehr. Radwegekonzepte 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 der Bezug zur/zu intermodalen Schnittstelle/n erforderlich.**

<sup>5</sup> Die gegenständliche Ausschreibung fokussiert sich auf den Radverkehr und damit primär auf Maßnahmen für Fahrräder. Allerdings zeigen aktuelle Entwicklungen ein „Verschwimmen“ der Kategorien von nichtmotorisierten und elektromotorisierter Fahrrädern aber auch von Kleinfahrzeugen, welche Berücksichtigung finden sollen. Im Sinne der Attraktivierung der Schnittstelle insgesamt kann es in speziellen Fällen daher auch angezeigt sein, innovative Abstellkonzepte oder Konzepte für optimierte Infrastruktur im Zulauf einzureichen. Im Falle einer Einreichung einer Maßnahme für spezielle Fahrräder bzw. Fahrzeuge (Elektrofahrräder, Kleinfahrzeuge, Scooter oder Lastenräder), seien es Abstell-, Serviceanlagen oder Infrastruktur im Zulauf, ist im Antrag darzulegen, weshalb an der konkreten Intermodalen Schnittstelle ein Bedarf für die entsprechende Fahrzeugkategorie gegeben ist.

### 3. Administrative Hinweise zur Ausschreibung

#### 3.1. Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

Antragsberechtigt sind:

- Gebietskörperschaften auf Landes- und Gemeindeebene
- Gemeindeverbände
- kommunale Gesellschaften
- 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 (formlose) Unterstützungserklärung der für Radverkehr zuständigen Stelle des Landes soll gewährleisten, dass sich das zur Förderung eingereichte Vorhaben nahtlos in die Gesamtstrategie des Bundeslandes einreicht und zur Erreichung deren Ziele beitragen kann. **Diese Unterstützungserklärung ist verpflichtend im Zuge der Einreichung beizubringen, andernfalls wird der Antrag aus formalen Gründen abgelehnt.**

#### 3.2. Budget

Im Rahmen der 8. Ausschreibung des Programms „**Intermodale Schnittstellen im Radverkehr**“ stehen maximal EUR **1 Mio.** an Fördermittel zur Verfügung.

#### 3.3. Projektarten, Förderquoten, Fördersummen, Umsetzungszeitraum

Für die ausgeschriebenen Projektarten mit den ihnen zugeordneten Maßnahmen (siehe Tabelle unten) 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)	Maximale Förderquoten
<b>I. Umsetzungsmaßnahmen:</b>		
<b>A. Investive Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Errichtung und/oder Verbesserung von Radabstellanlagen</li><li>• Errichtung von Wartungs- und Servicestationen</li><li>• Radwege / Nutzung bestehender Infrastruktur</li><li>• Investive Maßnahmen zur Anhebung der Radverkehrssicherheit</li></ul>	<b>50%</b>
<b>B. Begleitmaßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Planungsleistungen</li><li>• Kommunikation, Information und Erfolgskontrolle</li></ul>	<b>30%</b>
<b>II. Grundlagenarbeiten:</b>		
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Studien / Konzepte</li></ul>	<b>30%</b>

**Die zur Förderung eingereichten Projekte werden im Zuge einer Jurysitzung beurteilt. Durch die ExpertInnen wird dabei eine Förderentscheidung ausgesprochen, bei der einerseits (bei Förderzusage) die Höhe der förderfähigen Kosten, die zur Förderung empfohlenen Summen**

und auch etwaige Förderauflagen bestimmt werden, und andererseits auch Förderabsagen ausgesprochen werden (siehe dazu auch Kapitel 4.5).

Die Fertigstellung eines Vorhabens (bei Sammelanträgen jedes der einzelnen Vorhaben, bei mehreren Projektarten jede einzelne Maßnahme) muss in der Regel 18 Monate ab Förderentscheidung des Fördergebers (bmvit) plus 6 Monate Auslaufzeit (Rechnungslegung) gewährleistet sein. Im Falle des Vorliegens einer schlüssigen Begründung kann die Projektlaufzeit zweimalig um maximal 2 Jahre (kumuliert) verlängert werden.

Die Auszahlung der Förderung erfolgt nach Fertigstellung des Vorhabens. Begründete Ausnahmen können fördervertraglich festgelegt werden.

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

Die Auszahlung der Förderung kann aufgeschoben werden, wenn und solange Umstände vorliegen, die die ordnungsgemäße Durchführung der Leistung nicht gewährleistet erscheinen lassen.

**Durch dieses Förderprogramm nicht unterstützt werden:**

- Fahrräder für Fahrradverleihsysteme
- Ankauf von Fahrrädern / E-Bikes bzw. sonstiger (Klein-)Fahrzeuge
- Ausbau allgemeiner Radverkehrsinfrastruktur ohne nachweisbaren Bezug zu einer Intermodalen Schnittstelle (Bahnhof oder Haltestelle des ÖV) bzw. Projekte, die überwiegend der Erlebnismobilität dienen
- Grunderwerb

### **3.4. Anerkennbare Kosten/Anerkennungsstichtag**

Anerkannt werden 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

**Anmerkung zu den Personalkosten:** Personalkosten (Personen, die direkt mit dem Projekt beschäftigt sind bzw. für das Projekt ausgeliehen werden) sowie darauf anfallende lohnabhängige Gemeinkosten. Gemeinkosten sind nur förderbar, wenn sie zur Erreichung des Förderziels erforderlich sind (§ 37 ARR).

Personalkosten dürfen nur bis zu jener Höhe als förderbare Kosten anerkannt werden, die dem Gehaltsschema des Bundes und der Reisegebührevorschrift 1955, Nr. 133, für vergleichbare Bundesbedienstete entspricht (§ 34 Abs. 1 ARR).



max. förderbare Personalkosten (gem. WVA-FinAV BGBL II Nr. 490/2012)	förderbarer Stundensatz für Personalkosten (ohne kalkulatorische Zuschläge)					
	in EUR					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Funktion (Normkostengruppe)						
Führungskraft 1 (LBVH1)	92,69	94,54	96,43	98,36	100,33	102,34
Führungskraft 2 /Experte (LBVH2)	65,40	66,71	68,04	69,40	70,79	72,21
qualifizierte Fachkraft (LBVG2)	42,50	43,35	44,22	45,10	46,00	46,92
Fachkraft (LBVS0)	28,36	28,93	29,51	30,10	30,70	31,31
Hilfskraft (LBVS0)	22,03	22,47	22,92	23,38	23,85	24,33

Legende:

Führungskraft 1	Geschäftsführer oder Leiter einer Organisationseinheit > 50 MitarbeiterInnen
Führungskraft 2	Geschäftsführer oder Leiter einer Organisationseinheit < 50 MitarbeiterInnen
Experte/Expertin	Fachkraft mit herausragendem Spezialwissen
qualifizierte Fachkraft	Fachkraft mit mind. zehnjähriger Berufserfahrung
Fachkraft	verfügt über einschlägige Berufsausbildung
Hilfskraft	verfügt über keine einschlägige Berufsausbildung

- **Frühestmöglicher Anrechenbarkeitsstichtag von Projektkosten ist der Tag der Projekteinreichung bei der SCHIG mbH**, der Abwicklungsstelle des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.
- Es besteht kein Rechtsanspruch auf finanzielle Unterstützung.
- Die Gesamtfinanzierung des Projekts 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. 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 idgF) zur Anwendung sowie die Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (BGBl. II, 208/2014 idgF, „ARR 2014“).

### 3.6. Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung bei Umsetzungsmaßnahmen

Eingereichte Projekte werden auf Basis folgender Kriterien durch eine ExpertInnenjury beurteilt:

1. **Qualität der Vorhabensdarstellung und der Planung (Projektplanung, Realisierungsnahe) sowie Quantifizierbarkeit des Vorhabens (Kosten, Verkehrsnachfrage)**
  - ✓ Ist die Darstellung der Projektinhalte vollständig, verständlich und nachvollziehbar?
  - ✓ Sind dem Projektvolumen angemessene Evaluierungsmaßnahmen (zB Auslastungszahlen) zu den investiven Maßnahmen vorgesehen?
    - Verständliche, quantifizierbare Darstellung des Status Quo (Anzahl der Abstellplätze derzeit. Anzahl der Nutzer derzeit. Wegeziele und – zwecke jener Personen, die derzeit mit dem Fahrrad zur Haltestelle kommen)
    - Darauf aufbauend: Geplanter Zustand nach Realisierung (Anzahl der ersetzten / hinzugekommenen Abstellplätze)

- Erwartete Abstelldauer der Fahrräder am geplanten Standort
- Der Projektantrag hat eine Beschreibung zu enthalten, wie der Fördernehmer plant, auf Basis der ex-Ante erhobenen Kapazitäts-, Nachfrage- und Auslastungsdaten eine ex-post Erhebung zur Bestimmung der Wirkung der Maßnahme durchzuführen.
- ✓ 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 ein klarer Bezug zu den nachfolgenden investiven Maßnahmen?

**2. Relevanz des Vorhabens (Programmziele, Zusatznutzen Begleitmaßnahmen)**

- ✓ Leistet das Projekt einen bedeutsamen Beitrag zu den Programmzielen (Steigerung des Radverkehrsanteils (Zweckmobilität), Anhebung der Radverkehrssicherheit im Zulauf
- ✓ Trägt das Vorhaben zur signifikanten Erhöhung der Verknüpfung zwischen Öffentlichem Verkehr und dem Radverkehr bei?
- ✓ Besteht im Antrag ein Bezug zum ISR-Handbuch?
- ✓ Sind entsprechende Begleitmaßnahmen (vor allem PR- und Marketingmaßnahmen) vorgesehen?
- ✓ Bei Maßnahmen im Zusammenhang mit speziellen Fahrradarten (Lastenfahrräder, E-Bikes) oder auch anderen Fahrzeugen (Kleinfahrzeuge): Welche Begründungen können für den Nutzen des entsprechenden Vorhabens vorgelegt werden? (zB bei E-Bikes: Entfernung Ortskern zur Haltestelle, starke Steigung, usw.; bei Scootern: zahlreiche Fußwege und/oder hoher Anteil an Scooterverkehr in der Gemeinde, Schulen und Kindergärten im Nahbereich, usw.; bei Lastenfahrrädern: Geschäfte des lokalen Einzelhandels liegen in unmittelbarer Umgebung der Haltestelle, hoher Lastenradanteil in der Gemeinde, usw.)

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

- ✓ Ist das Vorhaben an einem (in Relation) zentral gelegenen, gut erreichbaren Verknüpfungspunkt situiert?
- ✓ Weist das geplante Vorhaben Potenzial auf, den Verkehr auf das Fahrrad zu verlagern?
- ✓ Bei Begleitmaßnahmen: Ist durch die geplanten 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 Maßnahmen klar definiert worden?
- ✓ Ist das Vorhaben Teil eines umfassenden Gesamtkonzeptes zur Förderung des Radverkehrs?

**Es kommt bei Umsetzungsmaßnahmen folgendes Gewichtungsschema zur Anwendung:**

Kriterium	Max. Punkte
Qualität der Vorhabensdarstellung und der Planung (Projektplanung, Realisierungsnahe) sowie Quantifizierbarkeit des Vorhabens (Kosten, Verkehrsnachfrage)	40
Relevanz des Vorhabens	30
Potenzial und Nutzen, speziell auch des Verknüpfungspunktes	30
<b>SUMME</b>	<b>100</b>

**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.**

### 3.7. Bewertungskriterien – Übersicht und Gewichtung bei Grundlagenarbeiten

Eingereichte Grundlagenarbeiten werden auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt:

- 1. Qualität der Vorhabensdarstellung und der Planung (Projektplanung, Realisierungsnähe) sowie Quantifizierbarkeit des Vorhabens (Kosten, Verkehrsnachfrage)**
  - ✓ 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 Methoden 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/übergreifend)**
  - ✓ Bezieht sich die Studie/das Konzept auf einem zentral und gut erreichbaren Verknüpfungspunkt?
  - ✓ Weist die Studie/das Konzept das Potenzial auf, 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 der Vorhabensdarstellung und der Planung (Projektplanung, Realisierungsnähe) sowie Quantifizierbarkeit des Vorhabens (Kosten, Verkehrsnachfrage)	40
Relevanz des Vorhabens	30
Potenzial und Nutzen, speziell auch des Verknüpfungspunktes	30
<b>SUMME</b>	<b>100</b>

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

### 3.8. Zu erbringende Nachweise bei Umsetzungsmaßnahmen

Der Fördernehmer verpflichtet sich die im Antragformular (unter Punkt B.7, B.8 und B.9) genannten erwarteten Wirkungen (und der zugehörigen Begleitmaßnahmen) entsprechend zu dokumentieren. Dies dient der Erfolgskontrolle der geförderten Maßnahme und soll Auskunft über die Nutzung/Auslastung der an einem bestimmten Standort getätigten Investition geben.

Demgemäß sind die durch die Fördernehmer durchzuführenden Begleitmaßnahmen, zur Erfolgskontrolle/Messung (Zählungen/Erhebungen, Vorher-Nachher-Untersuchungen) der errichteten Abstellflächen, einerseits schon im Zuge der Antragstellung ausführlich darzulegen und andererseits bei einer etwaigen Förderzusage bei Projektabschluss der Abwicklungsstelle im Detail vorzulegen. **Dementsprechend ist der auch der Kostenaufwand für derartige Begleitmaßnahmen durch die Fördernehmer bereits im Antragsformular verpflichtend anzugeben.**

## 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 aus dem Antragsformular sowie Anhängen. Dem Förderungsantrag ist ein entsprechender Leistungs-, Kosten-, Zeit- und Finanzierungsplan, der allfällige Eigenleistungen umfasst, beizulegen. 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 Datei im pdf-Format
- 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 im Internet auf der Homepage der SCHIG mbH unter dem nachfolgenden Link zum Download bereit:

- <https://www.schig.com/foerderungen-verkehrsfinanzierung/foerderprogramme/foerderung-intermodale-schnittstellen-im-radverkehr-isr-8/>

### 4.3. Einreichung

#### Übermittlung der Antrags-Dokumente

Die vollständigen Antrags-Dokumente (siehe dazu auch Kapitel 4.2) sind an die vom bmvit beauftragte Abwicklungsstelle SCHIG mbH zu übermitteln.

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

1. **Schritt**  
**Übermittlung per E-Mail (elektronisch) an:**  
[isr@schig.com](mailto:isr@schig.com)
2. **Schritt**  
**Übermittlung im Original (Hardcopy) an:**  
SCHIG mbH  
c/o Abwicklungsstelle ISR - 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.

#### 4.4. Einreichfrist

Einreichschluss für die elektronische und schriftliche Übermittlung ist der **29.09.2017**. Bei der schriftlichen Übermittlung gilt das Datum des Poststempels.

**Anträge, die nicht sowohl im Original als auch elektronisch (wie oben beschrieben) bis zum Einreichschluss übermittelt worden sind, werden aus Formalgründen abgelehnt.**

#### 4.5. 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 und entsprechend aufbereitet.

Alle formal richtigen und vollständigen Anträge durchlaufen im zweiten Schritt die fachliche Evaluierung nach den unter den Kapiteln 3.6 und 3.7 erläuterten Bewertungskriterien durch 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 bewertet und eine Rangliste der eingereichten Projekte durch Punktevergabe erstellt. Das Juryergebnis wird an das bmvit übermittelt, welches die Förderungsentscheidung trifft.

Im Anschluss an die Förderentscheidung werden alle AntragstellerInnen von der SCHIG mbH schriftlich über das Ergebnis informiert.

#### 4.6. Vertragserrichtung

Im Falle einer positiven Entscheidung durch das bmvit 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.**

#### 4.7. Berichtswesen, Öffentlichkeitsarbeit

Für das gegenständliche Programm gelten die folgenden Vorgaben zur Berichtslegung und projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit:

**Publizierbare Berichte** enthalten in geraffter Form redaktionell aufbereitete Ergebnisse sowie Eckdaten des Projektes/Werkes (Executive Summary), ergänzt durch aussagekräftige, druckfähige Bilder, Illustrationen oder Grafiken. Mustervorlagen für ISR8 sind online abrufbar unter <http://www.schig.com> (vgl. „Vorlage Publizierbarer Endbericht ISR8“).

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

Bei der **projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit** ist insbesondere darauf zu achten, dem Fördergeber (bmvit) als Programmauftraggeber und die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle des gegenständlichen Förderprogramms, durch das Anbringen von Logos (online abrufbar unter: <http://www.bmvit.gv.at/presse/bildmaterial/logo/index.html> bzw. <http://www.schig.com>) auf den umgesetzten, baulichen Projekten (beispielsweise Radabstellanlagen, Servicestationen, etc.) entsprechend sichtbar und kenntlich zu machen.

**Medieninformationen** (Presseinformationen, Presseaussendungen, etc.) und **Publikationen** zum Projekt/Werk müssen dem bmvit und der SCHIG mbH zur Kenntnis gebracht werden. Sie müssen den folgenden Passus enthalten:

*„Dieses Projekt wurde aus Mitteln des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) gefördert und im Rahmen des Programms „Intermodale Schnittstellen im Radverkehr“ – abgewickelt durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) durchgeführt.“*

## 5. Kontakte & Beratung

### 5.1. Programmauftrag und -verantwortung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie fungiert als Programmauftraggeber und trägt die Programmverantwortung. Kernaufgaben sind die Programmsteuerung sowie das strategische Programm-Management.

#### **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie**

Abteilung II/Infra4 - Gesamtverkehr  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien  
[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

#### **Ansprechpartner:**

**DI Florian Matiasek**

[florian.matiasek@bmvit.gv.at](mailto:florian.matiasek@bmvit.gv.at)

Tel: +43 1 711 62 - 65 1703

### 5.2. Programmabwicklung & Beratung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (kurz SCHIG mbH) mit Beratungs- und Informationsaktivitäten für das Programm **„Intermodale Schnittstellen im Radverkehr - 2017“** beauftragt. Der SCHIG mbH obliegt somit die Programmabwicklung der 8. 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**

Lassallestraße 9b  
1020 Wien  
Telefon: 01 812 73 43-DW  
Fax: 01 812 73 43-1300  
E-Mail: [isr@schig.com](mailto:isr@schig.com)  
[www.schig.com](http://www.schig.com)

#### **Ansprechpartner:**

**Dr. Oliver Hietler**

[o.hietler@schig.com](mailto:o.hietler@schig.com)

Tel: +43 1 812 73 43-1402

#### **Bettina Bohmann**

[b.bohmann@schig.com](mailto:b.bohmann@schig.com)

Tel: +43 1 812 73 43-1205

# Anhang

Ihre Kontaktstellen in den Bundesländern:

## Burgenland

Amt der Burgenländischen Landesregierung  
Europaplatz 1, 7000 Eisenstadt

Kontaktperson:

Mag. Markus **Rothensteiner**

Tel.: 02682/600-2113

E-Mail: markus.rothensteiner@bglld.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.: 050 536-317 76

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

## Niederösterreich

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten

Kontaktperson:

DI Richard **Pouzar**

Tel.: 02742/9005-14884

E-Mail: richard.pouzar@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](mailto:bernhard.krause@stmk.gv.at)

## **Tirol**

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

Kontaktperson:

DI Ekkehart **Allinger-Csollich**

Tel.: 0512/508-4090

E-Mail: [ekkehard.allinger@tirol.gv.at](mailto:ekkehard.allinger@tirol.gv.at)

## **Vorarlberg**

Amt der Vorarlberger Landesregierung  
Landhaus, 6901 Bregenz

Kontaktperson:

Mag. Anna **Schwerzler**

Tel.: 05574/511 27820

E-Mail: [anna.schwerzler@vorarlberg.at](mailto:anna.schwerzler@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](mailto:franz.blaha@wien.gv.at)



# Impressum

## **Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung II/Infra4 - Gesamtverkehr  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

## **Redaktion:**

DI Florian Matiasek (bmvit)  
Dr. Oliver Hietler (SCHIG mbH)

## **Programmabwicklung:**

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH  
Lassallestraße 9 b  
1020 Wien

## **Bildquelle:**

CFalk /pixelio.de

## **Herstellungsort:**

Wien, Mai 2017