

7. VSF-Ausschreibung

"fahr – Rad – sicher!"

in Umsetzung des Regierungsprogramms 2020–2024

und der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030

Ende der Einreichfrist: Montag, **11. März 2024, 12:00 Uhr**

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2024.

Rechtlicher Hinweis

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundesministeriums und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an road.safety@bmk.gv.at (maximale Größe des Anhangs 20 MB).

Inhalt

1 Einleitung.....	5
1.1 Zeitplan	5
1.2 Einreichung	6
1.3 Bewertungskriterien	6
1.4 Kontakt.....	6
2 Ziele der Förderung durch den Verkehrssicherheitsfonds	7
3 Themenfelder der 7. VSF-Ausschreibung.....	9
3.1 Themenfeld Bewusstseinsbildung	10
3.2 Themenfeld Kompetenz und Training	10
3.3 Themenfeld Innovationsprozesse.....	10
3.4 Themenfeld fehlerverzeihende Radverkehrsinfrastruktur.....	11
3.5 Themenfeld Fahrzeugtechnik, -ausrüstung und -assistenzsysteme	11
3.6 Themenfeld Daten und Methoden.....	11
4 Administrative Hinweise zur Ausschreibung.....	12
4.1 Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte	12
4.2 Budget.....	13
4.3 Förderungsquote, Förderungshöhe und Eigenleistung.....	13
4.4 Förderbare Kosten	14
Personalkosten.....	14
Reisekosten	14
Kosten für Apparaturen und Ausrüstung.....	14
Sachkosten	14
Kosten für Leistungen Dritter.....	15
Nicht förderbar sind	15
Anerkennungstichtag.....	15
4.5 Veröffentlichung der Projektergebnisse.....	16
4.6 Bewertungskriterien	16
4.7 Rechtsgrundlagen	18
4.8 Ergänzende Vorgaben und Hinweise.....	18
4.8.1 Angabe von weiteren geförderten Projekten.....	18
4.8.2 Verpflichtungen der Förderungsnehmer.....	19

5 Ablauf	20
5.1 Einreichung	20
5.1.1 Förderungsansuchen	20
5.1.2 Formale Kriterien	21
5.2 Projektauswahl	21
5.3 Vertragserrichtung.....	22
5.4 Auszahlungsmodalitäten und Berichtswesen.....	22
6 Anhang.....	24
6.1 Obergrenzen der Personalkosten	24
6.2 Umsatzsteuer.....	25
6.3 Evaluierung der Wirkung des Projekts.....	25

1 Einleitung

Vielen Dank für Ihr Interesse an dieser Ausschreibung. Die vorliegende Unterlage enthält Informationen zur 7. Ausschreibung des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (7. VSF-Ausschreibung) zum Thema „fahr – Rad – sicher!“ sowie zum Verfahren und zur Einreichung der Projektanträge.

Im Rahmen dieser 7. Ausschreibung stehen bis zu maximal 1.000.000 Euro an Förderungsmitteln zur Verfügung.

1.1 Zeitplan

Für die 7. VSF-Ausschreibung ist folgender Zeitplan vorgesehen:

Tabelle 1 Zeitplan

Termin	Aktion
09. Jänner 2023	Eröffnung der 7. VSF-Ausschreibung
11. März 2024, 12:00 Uhr	Ende der Einreichfrist für VSF-Förderungsansuchen (Einreichung per E-Mail an road.safety@bmk.gv.at - maximale Größe 20 MB) Das Risiko des rechtzeitigen Einlangens des Förderungsansuchens liegt beim Antragssteller
März 2024	Formale Prüfung der eingereichten Unterlagen
Mai 2024	Evaluierung der VSF-Förderungsansuchen durch den VSF-Beirat
Juli 2024	Bekanntgabe des Evaluierungsergebnisses & Übermittlung des Förderungsangebots
Sommer 2024	Vertragsabschluss und voraussichtlicher Start der ausgewählten Projekte
4. Quartal 2024	VSF-Vernetzungs-Workshop mit Vertreter:innen aller im Rahmen der 7. VSF-Ausschreibung geförderten Projekte

1.2 Einreichung

Die Projekteinreichung hat ausschließlich mit Hilfe des VSF-Förderungsansuchens zu erfolgen, das auf der Website des BMK unter folgendem Link zur Verfügung steht:

bmk.gv.at/vsf-7-ausschreibung

Das vollständig ausgefüllte Förderungsansuchen samt Anhang (maximale Größe 20 MB) ist als PDF per E-Mail an road.safety@bmk.gv.at bis zum 11. März 2024, um 12:00 Uhr zu übermitteln.

Die Förderungswerbenden sind selbst dafür verantwortlich, dass die Förderungsansuchen zeitgerecht im elektronischen E-Mail-Postfach des VSF einlangen. Ein verspätetes Einlangen stellt einen formalen Ausschlussgrund dar.

1.3 Bewertungskriterien

Eingereichte Projekte werden anhand der unter Punkt 4.6 angeführten Kriterien bewertet. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung oder Finanzierung eines Projektes.

1.4 Kontakt

Für Fragen zur Ausschreibung steht Ihnen zur Verfügung:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie,
Abteilung IV/IVVS 2, Verkehrssicherheit und Sicherheitsmanagement Infrastruktur,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds (VSF), road.safety@bmk.gv.at

2 Ziele der Förderung durch den Verkehrssicherheitsfonds

Zur Hebung der Verkehrssicherheit in Österreich wurde der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds (VSF) geschaffen und beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) eingerichtet.

Im Gegensatz zu anderen Förderungsprogrammen dient der VSF nicht der Förderung der wirtschaftlich-technischen Forschung und Technologieentwicklung, wobei mit der Förderung unterstützte Leistungen in technischer und finanzieller Hinsicht einen nachhaltigen Effekt für diejenigen Wirtschaftszweige erzielen sollen, die zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft beitragen, sondern der Förderung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen und damit Projekten, an denen ein erhebliches öffentliches Interesse besteht und die geeignet sind, das Gemeinwohl zu sichern oder zu steigern.

Die Mittel des VSF werden aufgebracht durch

- Einnahmen aus den Abgaben und Kostenbeiträgen gemäß § 48a KFG 1967 Abs. 3 und 4 für die Reservierung bzw. Zuweisung von Wunschkennzeichen,
- Einnahmen aus dem Vollzug der Strafbestimmungen gemäß §§ 23 und 24 des GütbefG. 1995,
- 70 % der eingehobenen Strafgebühren gemäß STSG § 14 (2),
- sonstige Zuwendungen sowie
- Erträge aus Veräußerungen.

Die Mittel des VSF sind in Abstimmung mit den kurz-, mittel- und langfristig geplanten Zielen und Maßnahmen der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030¹, das vom BMK herausgegeben wird, zweckgebunden zu verwenden für

- die Förderung von allgemeinen Maßnahmen und konkreten Projekten zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere der Förderung der Verkehrserziehung,
- die Durchführung von Studien und Forschungen sowie für Informationen über Forschungen auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit,
- vorbereitende Maßnahmen der Planung und Erarbeitung von Orientierungshilfen für Planungen auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit,
- die Unterstützung der Behörden bei der Administration der Kennzeichen im Sinne des § 48a Abs. 6 KFG 1967 sowie für Maßnahmen zu deren Verbreitung,
- die Verwaltung und Aufteilung der dem Fonds zufließenden Einnahmen.

Der VSF fördert in der Regel nur Projekte, die über den Interessensbereich eines einzelnen Bundeslandes hinausgehen. Regional begrenzte Projekte können dann gefördert werden, wenn daraus Erkenntnisse über eine bundesweite Ausdehnung hervorgehen (Pilotprojekte).

Der VSF fördert in der Regel keine reine Grundlagenforschung. Der Schwerpunkt der Förderung liegt bei praxisnahen Maßnahmen und Erkenntnissen, die primär der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen.

¹ bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/vss2030.html

3 Themenfelder der 7. VSF- Ausschreibung

Mit der 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO, Nationalratsbeschluss vom 6. Juli 2022) traten ab 1. Oktober 2022 gesetzliche Neuerungen für den Fußgänger- und Radverkehr (aktive Mobilität) in Kraft. Ein kompakter Überblick über die wesentlichen Änderungen in der StVO findet sich auf der Website des BMK unter dem folgenden Link: [StVO-Novelle bringt umfassende Verbesserungen für aktive Mobilität \(bmk.gv.at\)](https://www.bmk.gv.at/stvo-novelle)²

Parallel zur Novellierung der StVO ist das Thema „Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität“ als Handlungsfeld Nummer 1 in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 verankert.

Im Hinblick auf die aktuellen Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Radverkehr konzentriert sich die 7. Ausschreibung des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds auf die weitere langfristige und nachhaltige Verbesserung der Fahrradsicherheit mit dem Ziel, dass sich der VSF durch herausragende, evidenzbasierte Projekte entsprechend positioniert und optimale, praxisnahe Maßnahmen und Strategien für die Verbesserung der Radverkehrssicherheit in Österreich anbietet.

Zum Thema „fahr – Rad – sicher!“ werden daher bis 11. März 2024 um 12:00 Uhr Förderungsansuchen inklusive Anhang angenommen, die sich mit dieser Thematik befassen.

Für die 7. VSF-Ausschreibung werden Projekte zur Hebung der Radverkehrssicherheit gesucht, die praxisnahe und evidenzbasierte Lösungsansätze zu den nachfolgenden, exemplarisch aufgezeigten Themenfeldern bereitstellen können, oder sich anderen verkehrssicherheitsrelevanten Themen im Bereich Radverkehrssicherheit widmen. Der exemplarische Themenkatalog dient als Anreiz für Projektideen, es können auch über diesen Katalog hinausgehende Projekte zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit

² [bmk.gv.at/service/presse/gewessler/2022/20220429_stvo-novelle.html](https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/2022/20220429_stvo-novelle.html)

eingereicht werden. Die nachfolgend angeführten Beispiele haben daher exemplarischen Charakter und sind nicht als taxative Aufzählung zu verstehen.

3.1 Themenfeld Bewusstseinsbildung

- Bewusstseinsbildung hinsichtlich Gefahrenkenntnis und möglicher Selbsthilfemaßnahmen
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen für Verleihsystem Nutzende (Fahrrad; e-Scooter)
- Strategien für einen Perspektivenwechsel zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden

3.2 Themenfeld Kompetenz und Training

- Untersuchung und Erhöhung der Radfahrkompetenz
- Konzeption von Trainings, Schulungen, Parcours für unterschiedliche Altersgruppen (z. B. Koordinations-, Reaktions-, Gleichgewichtstraining)
- Erforschung neuer Ansätze der freiwilligen Radfahrprüfung (Einbindung von e-Scooter)
- Entwicklung von Kommunikationsoffensiven (z. B. bezüglich der relevanter Richtlinien und Vorschriften)

3.3 Themenfeld Innovationsprozesse

- Auswirkungen der Zunahme der ersten und letzten Meile (inkl. Lieferdiensten) mit Fahrrad und e-Scooter auf die Verkehrssicherheit
- Entwicklung inklusiver „Design for all“-Konzepten (einschließlich Barrierefreiheit) für die sichere Radverkehrsinfrastruktur und die Navigation im Radverkehr
- Erforschung von Konzepten zur Geschwindigkeitskontrolle von Verkehrsteilnehmer:innen in einem örtlich und/oder zeitlich begrenzten Bereich
- Erforschung von Überwachungsmöglichkeiten zur Einhaltung von radfahrerspezifischen gesetzlichen Regelungen
- Erforschung von Möglichkeiten zur effektiven Kontrolle von zum Schutze von Fahrradfahrer:innen verankerten Straßenverkehrsregeln

3.4 Themenfeld fehlerverzeihende Radverkehrsinfrastruktur

- Methoden zur effizienten Erhebung der vorhandenen Radinfrastruktur
- Entwicklung eines Road Safety Audit / einer Road Safety Inspection für Radverkehrsinfrastruktur
- Untersuchung idealer Höchstgeschwindigkeiten in unterschiedlichen Bereichen (z. B. Mischverkehr, Begegnungszonen, Fußgängerzonen mit Radverkehr, Radfahren gegen die Einbahn) für eine Steigerung der Verkehrssicherheit

3.5 Themenfeld Fahrzeugtechnik, -ausrüstung und -assistenzsysteme

- Verbesserung der Fahrradausrüstung bzw. -sensorik für die Unfallprävention bzw. zur Detektion von Beinahe-Unfällen
- Evaluierung unterschiedlicher Fahrer:innenassistenzsysteme zur Erhöhung der Radverkehrs- bzw. e-Scooter Sicherheit

3.6 Themenfeld Daten und Methoden

- Untersuchung der Unfallursachen, Unfalltypen und Unfallfolgen auf unterschiedlichen Radverkehrsanlagen (Problemstellen) auf Basis verschiedener Statistiken
- Untersuchung der Unfallursachen, Unfalltypen und Unfallfolgen unterschiedlicher Fahrzeugarten
- Methoden zur österreichweiten Erfassung des Radverkehrsaufkommens (inkl. Unterscheidung der Fahrzeugkategorien) für verkehrssicherheitsrelevante „Safety in Numbers“ Forschung

Von Bedeutung ist, dass die eingereichten Projekte über eine Selbstevaluation innerhalb des Projekts unter Einbeziehung möglichst aussagekräftiger bzw. messbarer Indikatoren verfügen (siehe Punkt 4.6). Soweit geschlechterspezifische Fragestellungen themen- bzw. ausschreibungsrelevant sind, sind diese zu berücksichtigen.

4 Administrative Hinweise zur Ausschreibung

4.1 Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

Diese Ausschreibung spricht alle Organisationen und Einzelpersonen an, die in den genannten Forschungsthemenfeldern aktiv sind.

Eingeladen zur Teilnahme sind insbesondere

- wissenschaftliche Institutionen (Institute von Universitäten und Fachhochschulen sowie außeruniversitäre Forschungseinrichtungen),
- Unternehmen,
- Mobilitätsdienstleister, Betreibergesellschaften und Infrastrukturbetreiber,
- Kompetenzzentren, Vereine sowie
- Einzelpersonen.

Es besteht auch die Möglichkeit als Konsortium teilzunehmen. Ein Konsortium muss aus zumindest zwei eigenständigen Partnern bestehen. Bei Konsortien ist einer der Konsortialpartner als projektverantwortlicher Förderungswerber gegenüber dem Förderungsgeber namhaft zu machen.

Sollte es nach Projektstart zum Ausfall eines Partners kommen, so ist vom Konsortium nachzuweisen, dass die zur Projektdurchführung erforderlichen Kompetenzen durch die verbleibenden Partner hinreichend abgedeckt werden, andernfalls ist ein neuer Partner in das Konsortium aufzunehmen. Jedenfalls bedarf eine Änderung in der Partnerstruktur der vorherigen Genehmigung durch den VSF.

Von der Einreichung ausgeschlossen sind Personen und Institutionen, die mit der Abwicklung der Ausschreibung betraut sind.

4.2 Budget

Im Rahmen der 7. VSF-Ausschreibung zum Thema „fahr – Rad – sicher!“ stehen bis zu maximal 1.000.000 Euro an Förderungsmitteln zur Verfügung. Die für ein förderungswürdiges Projekt vorgesehene maximale Förderungssumme ist mit rund 140.000 Euro gedeckelt.

Im Rahmen dieser Ausschreibung eingereichte Projekte können sich inhaltlich ergänzen oder aufeinander aufbauen. Grundsätzlich muss aber jedes eingereichte Projekt für sich alleine sinnvoll sein, da die Evaluierenden über jedes Projekt individuell entscheiden.

Jedes VSF-Förderungsansuchen wird einzeln evaluiert und hat unabhängig von allfälligen parallelen bzw. vorgelagerten Projektanträgen der Förderungswerber gleiche Chancen auf eine positive Beurteilung, wobei die Evaluierenden die Bewertungskriterien aus Kapitel 4.6 anwenden.

4.3 Förderungsquote, Förderungshöhe und Eigenleistung

Die theoretisch mögliche maximale Förderungsquote beträgt zwar grundsätzlich 100 %, sofern sich jedoch aus der geförderten Leistung auch ein Vorteil für den Förderungswerber ergibt, z. B. durch Know-How-Gewinn, hat dieser nach Maßgabe dieses Vorteiles und seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit einerseits, sowie des an der Durchführung der Leistung bestehenden Interesses des VSF andererseits, finanziell beizutragen. Eigenleistungen des Förderungswerbers sind sowohl Eigenmittel im engeren Sinn als auch eigene Sach- und Arbeitsleistungen, Kredite oder Beiträge Dritter. Die Erbringung einer Eigenleistung durch die Förderungsnehmer ist seitens des VSF ausdrücklich gewünscht.

Die Förderung wird als Prozentsatz der förderbaren Projektgesamtkosten und als Absolutbetrag ausgedrückt und ist mit diesem Betrag gedeckelt.

4.4 Förderbare Kosten

Förderbar sind folgende Kosten, die für die Durchführung des genehmigten Projektvorhabens nötig sind, sofern sie in der Höhe angemessen sind:

Personalkosten

Personalkosten der Mitarbeiter im Projekt. Die Personalkosten sind bis zum Ausmaß der in der „Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die Abschätzung der finanziellen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte im Rahmen der wirkungsorientierten Folgenabschätzung bei Regelungsvorhaben und sonstigen Vorhaben (WFA-Finanzielle-Auswirkungen-Verordnung – WFA-FinAV)“ jeweils festgelegten Werte förderbar (VO BGBl - II Nr. 238/2023).

Die Stundensätze der Projektmitarbeiter sind ausschließlich entsprechend ihrer Funktion im Rahmen des Projektes anerkenbar.

Reisekosten

Reisekosten werden so abgegolten wie sie vergleichbaren Bundesbediensteten des Allgemeinen Verwaltungsdienstes gebühren. Maßgeblich hierfür ist die Verordnung der Bundesregierung vom 29. März 1955, betreffend die Gebühren bei Dienstreisen, Dienstverrichtungen im Dienort, Dienstzuteilungen und Versetzungen (RGV 1955), BGBl 133/1955 in der jeweils geltenden Fassung.

Kosten für Apparaturen und Ausrüstung

Förderbar sind Kosten für Apparaturen und Ausrüstung, sofern sie explizit für das Projektvorhaben benötigt werden. Für den Teil, der ausschließlich und ständig für die Forschungstätigkeit genutzt wird, kann die Nutzung/Abschreibung gefördert werden.

Sachkosten

Förderbar sind Sachkosten, wie z. B. Kosten für Verbrauchsmaterialien oder Druckkosten, die unmittelbar durch das Projekt entstehen.

Kosten für Leistungen Dritter

Förderbar sind Kosten für erforderliche zugekaufte Leistungen, die ausschließlich der erfolgreichen Projektumsetzung dienen, z. B. fremdbezogene Kenntnisse. Als Grundsatz dürfen Kosten für Drittleistungen im Rahmen von Projekten 20 % der Gesamtkosten nicht überschreiten. Projektpartner dürfen dabei nicht gleichzeitig als Werkvertragspartner auftreten. In gut begründeten Ausnahmefällen sind höhere Anteile möglich, wobei die überwiegende Leistung im Projekt jedenfalls durch den Förderungsnehmer zu erbringen ist.

Nicht förderbar sind

- Kosten, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem geförderten Projektvorhaben stehen, insbesondere bauliche Investitionen, der Kauf von Liegenschaften und die Anschaffung von Büroeinrichtung o. ä.
- Kosten, die vor Einreichung des Projektvorhabens entstanden sind.
- Kosten, die aufgrund EU-wettbewerbsrechtlicher Bestimmungen nicht als förderbare Kosten gelten.
- Gemeinkosten (Overhead) wie Raummiete, Büromaterialien (sofern nicht dem Projekt eindeutig zuordenbar).

Anerkennungstichtag

Anerkannt werden können diejenigen förderbaren Kosten, welche nach Einlangen des VSF-Förderungsansuchens entstanden sind.

Frühestmöglicher Stichtag für die Anerkennung ist das Datum der Einreichung, sofern es sich hierbei um den Projektstart handelt.

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

Weitere Detailinformationen zu anerkehbaren Kosten sind den Richtlinien für Förderungen und Aufträge zur Steigerung der Verkehrssicherheit aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF-Richtlinien) zu entnehmen, die subsidiär zu den Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus

Bundesmittlein (ARR 2014) i.d.g.F. gelten. Die VSF-Richtlinien sind auf der Website des BMK verfügbat: bmk.gv.at/vsf.html

4.5 Veröffentlichung der Projektergebnisse

Die Erstveröffentlichung der Projektergebnisse hat im Einvernehmen mit dem VSF zu erfolgen. Alle Veröffentlichungen (Berichte, Artikel, Präsentationen, ...) sind mit den Logos des VSF und des BMK zu versehen. Das VSF-Logo und das BMK-Logo sind auf der Website des BMK verfügbar: bmk.gv.at/vsf-mitteln

Der VSF behält sich vor, geförderte Projekte und Studien in seiner eigenen Schriftenreihe „Forschungsarbeiten des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF)“ zu veröffentlichen: bmk.gv.at/vsf-forschungsarbeiten

Die wesentlichen Projektergebnisse werden zudem in der Reihe "VSF kompakt" (2-seitige Kurzdarstellung des Projekts) veröffentlicht. Die Erstellung des "VSF kompakt" ist als Bestandteil des Projekts zu sehen.

Die Förderungsleistung selbst verbleibt im Eigentum des Förderungsnehmenden.

4.6 Bewertungskriterien

Alle eingereichten Projekte werden auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt: Eine Übersicht über die Gewichtung der einzelnen Bewertungskriterien ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 2 Gewichtung der Bewertungskriterien

Bewertungskriterien	Gewichtung
1. Relevanz und Nutzen des Projektes für die Verkehrssicherheit	35
<ul style="list-style-type: none"> a) Werden die VSF-Ausschreibungsschwerpunkte adressiert und trägt es zur Erfüllung der Ziele der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 bei? Sind die Problemstellung und die Notwendigkeit zur Durchführung des Projektes schlüssig? b) Gibt es einen Mehrwert für die Bewusstseinsbildung oder das Verkehrsverhalten einer/mehrerer Zielgruppe/n? Ist eine Verbesserung der Datenlage/Grundlageninformationen für die Verkehrssicherheitsarbeit gegeben? Sind soziale, verkehrliche oder sonstige Auswirkungen/Effekte möglich? c) Ist eine Nachnutzung über den Projektzeitraum hinaus möglich (Beschreibung der nachhaltigen Wirkung)? Wie konkret und nachvollziehbar sind die Verwertungsstrategie und das Verwertungspotential? 	
2. Qualität des Projektes	30
<ul style="list-style-type: none"> a) Sind die Projektziele klar formuliert und realistisch sowie mit Indikatoren messbar beschrieben, um den Projekterfolg zu evaluieren? Sind die Methoden/Verfahren geeignet, um die Projektziele zu erreichen? b) Wie weit geht der Innovationsgehalt des Projektes über den „State of the Art“, bestehende Produkte, Dienstleistungen, Verfahren oder vorhandenes Wissen hinaus? c) Sind Projektstruktur, Arbeitspakete sowie Projektablauf inkl. Zeitplanung/Meilensteine klar verständlich und nachvollziehbar? Werden Projektrisiken adressiert und entsprechende Maßnahmen vorgesehen/eingeplant? 	
3. Eignung und Zusammensetzung des Projektkonsortiums	15
<ul style="list-style-type: none"> a) Potential der Projektpartner zur Realisierung des Projektes (technische, wissenschaftliche und managementbezogene Qualifikationen/Erfahrungen/Referenzen und vorhandene Ressourcen)? b) Nachvollziehbarkeit der Aufgabenverteilung und Kooperation sowie Ausgewogenheit (unter anderem ausgewogene Geschlechterverteilung) der am Projekt Beteiligten? 	
4. Verhältnismäßigkeit der Kosten	20
<ul style="list-style-type: none"> a) Sind Personaleinsatz, Reiseaufwand und eingesetzte Anlage-/Sachmittel inkl. Kosten nachvollziehbar und plausibel (Preis-/Leistungsverhältnis)? b) Wie sind die Projektkosten für Umsetzung/Implementierung zum erwarteten Nutzen zu bewerten (Kosten-/Nutzenverhältnis)? c) Wird im Rahmen der Projektdurchführung ein Eigenanteil (Personalkosten, Sachleistungen, etc.) geleistet und in welchem Verhältnis steht dieser zu den geförderten Kosten? 	
Summe	100

4.7 Rechtsgrundlagen

Die Rechtsgrundlage für Förderungen im Rahmen dieser Ausschreibung bilden die VSF-Förderungsrichtlinien 2019 (Richtlinien für Förderungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds³), die subsidiär zu den Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014) i.d.g.F. gelten.

4.8 Ergänzende Vorgaben und Hinweise

4.8.1 Angabe von weiteren geförderten Projekten

Es hat eine detaillierte und umfassende Darlegung ALLER mit öffentlichen Mitteln seitens der EU, der Bundesländer, der Kommunen oder aus österreichischen Programmen geförderten Projekte oder finanzierten Aufträge der letzten 5 Jahre (Förderungseinrichtung, Projekttitle, erbrachte Leistungen, Zeitraum, Förderungshöhe) mit thematischem Bezug zur Ausschreibung bzw. zum gegenständlich eingereichten Projekt zu erfolgen.

Es ist jedenfalls eine klare Abgrenzung des gegenständlichen Projektvorhabens zu abgeschlossenen, laufenden bzw. beantragten Projekten vorzunehmen und der über Vorgängerprojekte hinausgehende Zusatznutzen und Innovationsgehalt nachzuweisen.

Die vollständige und umfassende Darstellung bisher erhaltener Förderungsmittel/Aufträge im Themenbereich schmälert keinesfalls die Förderungschancen in der gegenständlichen Ausschreibung, sondern dient der Vermeidung von Doppelförderungen und weist die Expertise der potenziellen Förderungsnehmer aus.

Die Angabe von weiteren geförderten Projekten oder finanzierten Aufträgen hat im Anhang des VSF-Förderungsansuchens zu erfolgen.

³ bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/richtlinien.html

4.8.2 Verpflichtungen der Förderungsnehmer

Der Förderungsnehmer erklärt sich bereit, mit dem VSF und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zusammenzuarbeiten. Diese Kooperation betrifft insbesondere PR-Aktivitäten (Zurverfügungstellung von Inhalten und Bildmaterial für Präsentationen auf der Webseite des BMK, Foldertexte, Broschüren u. dgl.) und die Zusammenarbeit mit anderen geförderten Projekten (z. B. im Zuge von Workshops).

Auch eigene mit diesem Projekt in Zusammenhang stehende Aktivitäten, wie Veröffentlichungen oder öffentliche Auftritte auf Veranstaltungen, sind im engen Einvernehmen mit dem VSF und dem BMK durchzuführen (siehe dazu auch Punkt 4.5). Die dem BMK zur Veröffentlichung zur Verfügung gestellten Dokumente sind grundsätzlich barrierefrei zu gestalten.

Im Sinne des § 22 Datenschutzgesetz informiert Sie der VSF, dass die Daten des VSF-Förderungsansuchens sowie des Förderungsvertrags zu Zwecken der Kontoführung sowie für anonymisierte Statistiken verwendet werden. Datenübermittlungen sind nur bei gesetzlichen Verpflichtungen, für den Geld- und Zahlungsverkehr sowie nach besonderer Zustimmung des/der Betroffenen zulässig.

Das Ansuchen kann an zur Geheimhaltung verpflichtete Evaluierende übermittelt werden. Sperrvermerke betreffend Evaluierende, denen das Ansuchen nicht übermittelt werden darf, können angebracht werden.

Der Förderungsnehmende erklärt sich damit einverstanden, dass sein eigener Name und die Namen aller seiner Partner sowie die Projekt- und Förderungssummen (in €) und eine Kurzbeschreibung des Projekts im Falle einer Förderung publiziert werden. Zudem werden gemäß §§ 4 und 8 Transparenzdatenbankgesetz 2012 (TDBG) alle geförderten Projekte gemeinsam mit den Projektzahlungen (ersichtlich nur für den Empfänger der Projektzahlung) in der Transparenzdatenbank des Bundes veröffentlicht.

5 Ablauf

5.1 Einreichung

Die Projekteinreichung hat ausschließlich mit Hilfe des VSF-Förderungsansuchens zu erfolgen, das auf der Website des BMK unter folgendem Link zur Verfügung steht: bmk.gv.at/vsf-7-ausschreibung

Das vollständig ausgefüllte Förderungsansuchen samt Anhang (maximale Größe 20 MB) ist im pdf-Format per E-Mail an road.safety@bmk.gv.at bis zum 11. März 2024, um 12:00 Uhr zu übermitteln.

5.1.1 Förderungsansuchen

Das VSF-Förderungsansuchen enthält einen Anhang (Beteiligung an geförderten/beauftragten Projekten), der gemeinsam mit dem Förderungsansuchen eingereicht werden muss.

Das VSF-Förderungsansuchen ist von der Anzahl der Zeichen her beschränkt. Die Seiten des Ansuchens sind zu nummerieren. Die durch graue Balken kenntlich gemachten Erläuterungstexte sind zu löschen.

Die zu verwendende Schriftart ist Calibri, Schriftgröße 11 Punkt, Zeilenabstand einfach.

Das VSF-Förderungsansuchen ist ausschließlich in deutscher Sprache auszufertigen.

Das Förderungsansuchen hat eine Projektablaufdarstellung als Gantt-Diagramm oder gleichwertig zu enthalten, welche dem Projektantrag als Anhang B beizufügen ist.

Dem Förderungsansuchen sind Absichtserklärungen von allen Institutionen beizufügen, sofern deren Mitwirkung für die Umsetzung des eingereichten Projektes erforderlich ist.

Alle Unterlagen sind dem VSF im PDF-Format zu übermitteln.

Ein bis zum Ende der Einreichfrist nur teilweise eingereichtes Förderungsansuchen gilt als unvollständig und ist somit formal auszuschließen. Eine Nachreichung (auch von einzelnen Teilen) ist nicht möglich!

Alle eingereichten Förderungsansuchen werden nur den mit der Abwicklung der Ausschreibung und der Bewertung der Ansuchen betrauten Stellen zur Einsicht vorgelegt. Alle beteiligten Personen sind zur Vertraulichkeit verpflichtet.

5.1.2 Formale Kriterien

Die Einreichfrist endet mit Montag, 11. März 2024, 12:00 Uhr (spätester Zeitpunkt des Eintreffens des E-Mails auf road.safety@bmk.gv.at ; maximale Größe des Anhangs 20 MB).

Die Förderungswerbenden sind selbst dafür verantwortlich, dass die Förderungsansuchen zeitgerecht im elektronischen E-Mail-Postfach des VSF einlangen. Ein verspätetes Einlangen stellt einen formalen Ausschließungsgrund dar.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung oder Finanzierung eines Projektes.

5.2 Projektauswahl

Die Auswahl der förderungswürdigen Projekte erfolgt in zwei Schritten. Im ersten Schritt werden die Einreichungen vom VSF auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die Förderungswerber werden auf behebbare Mängel hingewiesen und deren Korrektur nachgefordert oder es wird ein Ausschluss aus formalen Gründen bekannt gegeben.

Im Anschluss erfolgt die eigentliche fachliche Bewertung nach den in Kapitel 4.6 erläuterten Bewertungskriterien durch die Mitglieder des Beirats des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (Evaluierende), die hinsichtlich der Bewertungstätigkeit einer Verschwiegenheitspflicht unterliegen. Eine evaluierende Person ist befangen und von der Beratung und Beschlussfassung ausgeschlossen, wenn durch die Anwesenheit die objektive Entscheidungsfindung in Frage steht. Die Befangenheit wird durch Erklärung des

betreffenden Mitglieds oder durch Beschluss des Beirats auf Antrag eines Mitglieds oder des Vorsitzenden festgestellt.

Basierend auf den Ergebnissen der Bewertung spricht der Beirat konsensuell eine Förderungsempfehlung aus bzw. erstellt eine Rangliste der eingereichten Projekte.

5.3 Vertragserrichtung

Die vom Beirat für eine Förderung vorgeschlagenen Projekte werden der Ressortleitung des BMK zugeleitet. Alle Förderungswerber werden im Anschluss über die Genehmigung bzw. Ablehnung ihres Förderungsansuchens informiert.

Im Falle der Gewährung einer Förderung wird dem Förderungwerbenden ein zeitlich befristetes Förderungsangebot übermittelt. Nimmt der Förderungwerbende das Förderungsangebot samt allfälliger Auflagen und Bedingungen innerhalb der festgelegten Frist durch Unterzeichnung einer Annahme- und Verpflichtungserklärung schriftlich an, kommt der Förderungsvertrag zustande.

Das Förderungsansuchen gilt als zurückgezogen, wenn die Annahme- und Verpflichtungserklärung nicht binnen sechs Wochen nach Zustellung des Förderungsangebots beim BMK eingelangt ist.

Die genehmigten Projekte werden auf der Website des BMK präsentiert.

5.4 Auszahlungsmodalitäten und Berichtswesen

Mit Retournierung des unterschriebenen Förderungsangebots, einschließlich Annahme- und Verpflichtungserklärung kommt der Förderungsvertrag zwischen dem VSF als Förderungsgeber und dem Förderungsnehmenden zustande.

Auszahlungen werden entsprechend dem Projektfortschritt in Form von Teilzahlungen bis zu maximal 90 % des zugesicherten Förderungsbetrages ausbezahlt. Der Projektfortschritt ist durch Tätigkeitsberichte nachzuweisen, wobei der Grad der Projektzielerreichung durch Gegenüberstellung mit den Zielen lt. VSF-Förderungsansuchen in einem vom VSF zur Verfügung zu stellenden Formular darzustellen ist.

Bei Ende des Projekts ist ein umfassender Schlussbericht (sowohl in technischer als auch finanzieller Hinsicht) vorzulegen.

Der Schlussbericht ist barrierefrei und in deutscher Sprache zu verfassen und hat grundsätzlich eine Kurzfassung (ca. eine Seite DIN A4) sowie eine Zusammenfassung (drei bis vier Seiten DIN A4) zu beinhalten. Kurzfassung und Zusammenfassung sind zusätzlich in englischer Sprache abzufassen (Abstract bzw. Executive Summary). Die Vorlage für den barrierefreien Schlussbericht wird vom VSF zur Verfügung gestellt.

Des Weiteren ist eine allgemein verständliche und barrierefreie Kurzzusammenfassung für die Reihe „VSF kompakt“ zu erstellen. Die barrierefreie Vorlage dazu wird ebenfalls vom VSF zur Verfügung gestellt.

Die Schlussrate wird erst nach vollständiger Projektfertigstellung und der positiven Abnahme sämtlicher abzuliefernder Dokumente ausbezahlt.

6 Anhang

6.1 Obergrenzen der Personalkosten

Zur Frage der maximalen Höhe der förderbaren Personalkosten finden sich Regelungen in den „VSF-Richtlinien“ sowie den Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014), 7. Abschnitt.

Die Personalkosten sind bis zum Ausmaß der in der „Verordnung der Bundesministerin für Finanzen über die Abschätzung der finanziellen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte im Rahmen der wirkungsorientierten Folgenabschätzung bei Regelungsvorhaben und sonstigen Vorhaben (WFA-Finanzielle-Auswirkungen-Verordnung – WFA-FinAV)“ jeweils festgelegten Werte förderbar (VO BGBl - II Nr. 238/2023). Tabelle 2 enthält eine Zusammenstellung über die Funktionszuordnung.

Tabelle 3 Personalkosten nach Funktionszuordnungen

Beschäftigte nach Funktion	Beispiele für Funktionszuordnung	Zuordnung zu Gruppe lt. Verordnung	2022 Jahrespersonalkosten (Brutto inkl. LNK)	Jahresstunden	2022 valorisierter Stundensatz (max.)
1. Führungsebene	CTO, COO, CIO, wissenschaftliche Leitung, Key Researcher, Leitung F&E, Universitätsprofessor:innen, etc.	VD-Höherer Dienst 1	198.643	1.680	118,24
2. Führungsebene	Entwickler:in mit langjähriger Berufserfahrung, Senior Researcher, Senior Expert, Teamleitung, Dozent:in, Projektleitung, etc.	VD-Höherer Dienst 2	153.365	1.680	91,29
Mitarbeiter:in	Entwickler:in, Junior Researcher, Universitätsassistent:	VD-Höherer Dienst 3	126.096	1.680	75,06

Beschäftigte nach Funktion	Beispiele für Funktionszuordnung	Zuordnung zu Gruppe lt. Verordnung	2022 Jahrespersonalkosten (Brutto inkl. LNK)	Jahresstunden	2022 valorisierter Stundensatz (max.)
	in, Diplomand:innen, Dissertant:innen, etc.				
Mitarbeiter:in	Assistenzen, Sekretariat, etc.	VD-Gehobener	85.060	1.680	50,63

Im Falle einer Förderung werden die Personalkosten zu nachgewiesenen IST-Kosten abgerechnet. Diese ergeben sich aus dem Produkt der geleisteten Stunden und dem IST-Stundensatz, der mit dem in Tabelle 2 enthaltenen Maximalstundensatz gedeckelt ist. Der Nachweis hat mittels Stundenaufzeichnungen zu erfolgen.

6.2 Umsatzsteuer

Die auf die Kosten der förderbaren Leistung entfallende Umsatzsteuer ist grundsätzlich keine förderbare Ausgabe; sofern diese Umsatzsteuer aber nachweislich tatsächlich und endgültig vom Förderungsnehmer zu tragen ist, somit für den Förderungsnehmer keine Vorsteuerabzugsberechtigung besteht, kann sie als förderbarer Kostenbestandteil berücksichtigt werden.

Die – auf welche Weise immer – rückforderbare Umsatzsteuer ist auch dann nicht förderbar, wenn der Förderungsnehmer diese nicht zurückerhält.

6.3 Evaluierung der Wirkung des Projekts

Für die eingereichten Projekte ist eine Selbstevaluierung der Wirkungen durch den Förderungwerbenden vorgesehen. Dabei können je nach Projekt insbesondere Aspekte der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Potenzial zur Reduktion der Zahl der Getöteten und Verletzten, aber auch der zielgruppengerechten Bewusstseinsbildung bei den Verkehrsteilnehmern von Belang sein.

Die Methode zur Erhebung der notwendigen Daten ist vom Förderungwerbenden selbst auszuwählen und detailliert zu beschreiben. Im Schlussbericht sollen die Ergebnisse dieser

Selbstevaluierung überprüft, dokumentiert und die erzielten Resultate kommentiert werden.

Bei der Projekteinreichung sind die vom Förderungswerbenden, für die Anwendung bzw. Umsetzung, auf welche das eingereichte Projekt abzielt,

- angestrebten Ziele und überprüfbare Indikatoren bezüglich möglicher Wirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit im Vorhinein festzulegen,
- zugrundeliegende Wirkungsketten zu beschreiben und
- ein Konzept zur nachvollziehbaren Überprüfungsmethode der Erreichung dieser Ziele vorzulegen.

Zur Erhebung und Überprüfung des Beitrags des eingereichten Vorhabens zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere im Hinblick auf die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030, könnten beispielsweise folgende Ziele als essenzielle Bestandteile im Projektvorhaben berücksichtigt werden:

- Potenzial zur Reduktion der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr
- Potenzial zur Reduktion der Zahl von Verletzten im Straßenverkehr
- Bewusstseinsbildende Wirkung bzw. positive Verhaltensänderung in der Zielgruppe

Das Potenzial bzw. der Beitrag des Projektes zum jeweiligen Ziel sind vom Förderungswerbenden zu quantifizieren und hinsichtlich der erwarteten Ergebnisse zu spezifizieren. Nach Möglichkeit sind für das Projekt mehrere Indikatoren vorzusehen, die eine möglichst vollständige Übersicht über die Projektwirkungen ermöglichen.

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 71162-655459

road.safety@bmk.gv.at

bmk.gv.at