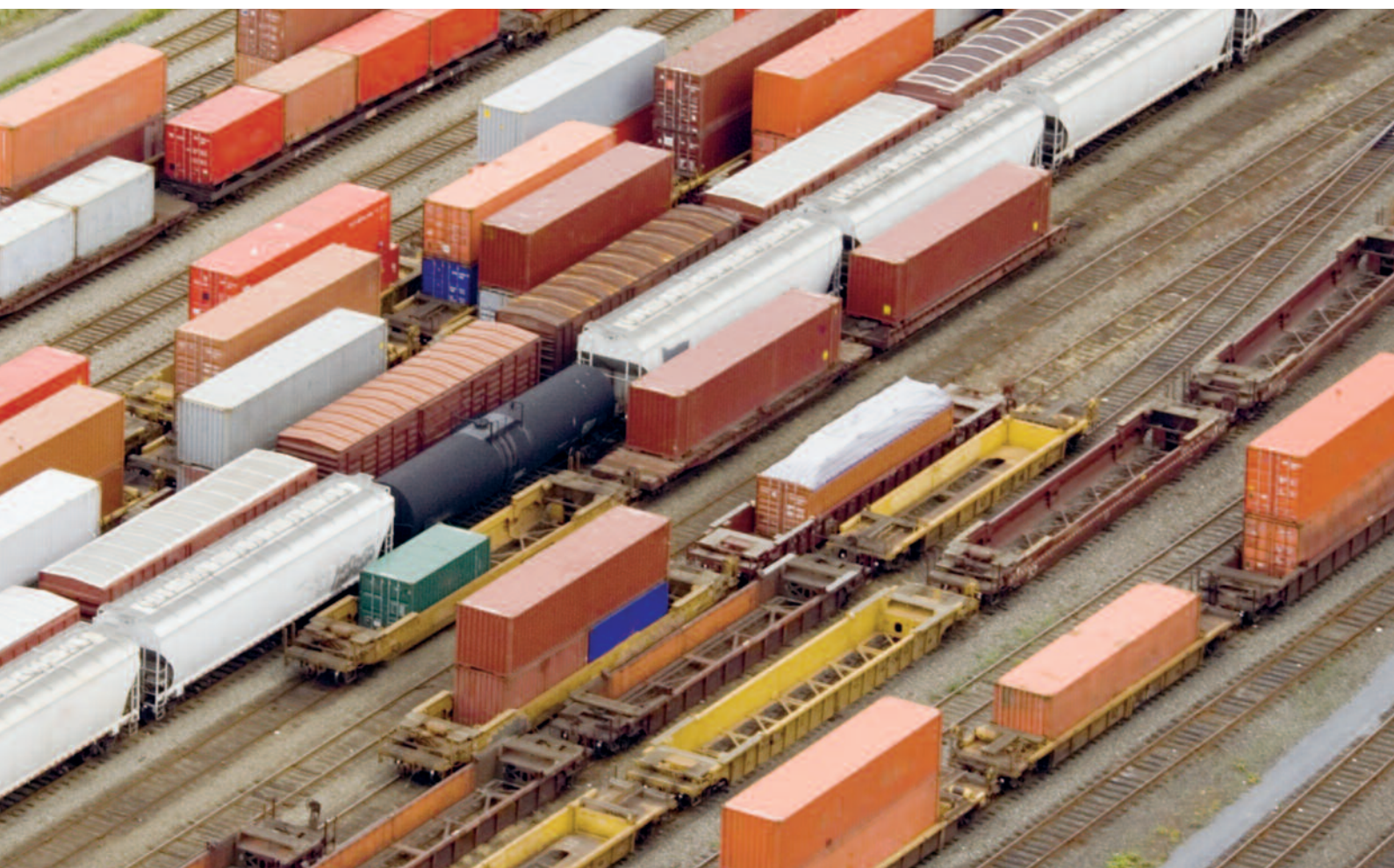


# Leitfaden zur Bekanntmachung der Förderung des Ausbaus von Anschlussbahnen

**Ein Förderprogramm des Klima- und Energiefonds**



## Vorwort

Die vorliegende Ausschreibung zur „Förderung von Anschlussbahnen 2009“ schließt direkt an gleichnamige Ausschreibung des Vorjahres an. 2008 hat das Programm seine Effizienz unter Beweis gestellt: Durch die gezielten Fördermaßnahmen für Anschlussbahnen können rund 100.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden. Wir hoffen, mit der diesjährigen Ausschreibung ein ähnlich gutes Ergebnis zu erzielen.

Die Maßnahmen zur Förderung von Anschlussbahnen arbeiten gezielt gegen den Trend, dass immer mehr Güter mit immer mehr LKW auf immer längeren Strecken transportiert werden. Wenn Anschlussbahnen vorhanden sind, können Betriebe ihre Güter unmittelbar auf die Schiene verladen. Es ist keine LKW-Zulieferung mehr notwendig. Sind die Güter einmal auf der Schiene, erfolgt in der Regel der Großteil des Transports auf diesem umweltfreundlichen Weg. Damit ist die „Förderung von Anschlussbahnen“ eine äußerst effiziente Maßnahme, denn sie verändert das System „Gütertransport“ nachhaltig. Und sie wirkt unmittelbar CO<sub>2</sub>-einsparend, denn ein LKW verursacht, verglichen mit dem Transport auf der Schiene, die 17-fache Menge CO<sub>2</sub>.

**Ich lade Sie als Unternehmer herzlich ein:  
Beteiligen Sie sich mit ihren besonders klimarelevanten Anschlussbahn-Projekten an der Ausschreibung 2009!**

DI Ingmar Höbarth  
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

## Ausgangssituation und Ausrichtung des Programms

Mehr als zwei Drittel des Güterumschlags auf der Schiene finden in Österreich auf Anschlussbahnen statt. Im Rahmen einer langfristigen Strategie zur Herstellung der Wettbewerbsgleichheit zwischen Schiene und Straße, zur Stärkung des Umweltschutzes und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit hat somit der forcierte Ausbau von Anschlussbahnen eine besondere Bedeutung. Um die weiterhin drohende Verlagerung von Transportmengen auf die Straße zu verhindern und neue Transporte für die Schiene zu gewinnen, ist vorgesehen, dieses Programm seitens des Klima- und Energiefonds zu unterstützen.

## Programmziele

Zur Erreichung der übergeordneten Ziele des Klima- und Energiefonds entsprechend dem KLI.EN-FondsG werden mehrere Einzelziele definiert:

**Energiestrategische Ziele:** Sicherstellung der Kriterien der Nachhaltigkeit, Aufbau und Sicherung langfristiger klimaschützender Raum- und Wirtschaftsstrukturen

**Systembezogene Ziele:** Verlagerung von nennenswerten Transportmengen von der Straße auf die Schiene bis zum Zielort, Reduktion von Treibhausgasen, Kosteneffizienz der Treibhausgas-Reduktion: Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Jahr, über die Kyoto-Periode und über die technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer der Investition

**Technologiestrategische Ziele:** Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch verbesserte Klimakompetenz österreichischer Unternehmen, Generierung von Sekundärnutzen (z. B. Verkehrsaspekte, Wirtschaftsaspekte), Kooperationen

## Das Wichtigste in Kürze

Der Klima- und Energiefonds hat einen wesentlichen Förderschwerpunkt im Bereich Verkehr. Nicht zuletzt deshalb, weil dieser Sektor in hohem Ausmaß Treibhausgase emittiert, und eine rasche Trendumkehr noch nicht erkennbar ist.

Zur Unterstützung einer nachhaltigen Treibhausgas-Emissionsreduktion fördert der Klima- und Energiefonds im Rahmen seines Programmschwerpunktes „**Rahmenprogramm Umweltfreundlicher Güterverkehr**“ den Ausbau von besonders CO<sub>2</sub>-sparenden Anschlussbahnen mit bis zu EUR 12 Mio.

### Themenfelder der Ausschreibung bzw. Fördergegenstand

Investitionen zur Errichtung, Erweiterung, Modernisierung und Erhaltung von Anschlussbahnen und Terminalinfrastruktur, die positive Auswirkungen auf den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit erwarten lassen.

Anlagen und Einrichtungen, die ausschließlich und unmittelbar der Abwicklung und Sicherung des Anschlussbahnbetriebes und Anschlussbahnverkehrs dienen (der Förderungswerber muss Alleineigentümer der förderungsgegenständlichen Anschlussbahn sein).

Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien durch Betreiber von Anschlussbahnen, welche in Investitionsmaßnahmen gem. Richtlinie resultieren, die nachweislich zu einer effizienteren Nutzung vorhandener Infrastrukturen führen und im Falle der späteren Realisierung einen substantiellen Beitrag zur Reduktion von Verkehrsleistungen auf der Straße bewirken.

### Beispiele

Gleisanlagen samt Zubehör wie Entwässerung, Unterbau, Oberbau, Verschieberbahnsteige, Weichen, Fahrleitungsanlagen und dergleichen, Gleisrampen, befestigte Verladeflächen, Beleuchtungsanlagen, Einfriedungen, Krananlagen, Stapler, Be- und Entladegeräte, Zwei-Wege-Fahrzeuge, Verschubroboter, sofern sie den Zwecken der Anschlussbahn dienen, Gleiswaagen, Mattenleise und ähnliche für die Manipulation mit gefährlichen Gütern notwendige Vorkehrungen. Rollendes Material bzw. mobile Behältnisse (Waggons, streckentaugliche Loks, auch wenn sie ausschliesslich auf der fördergegenständlichen Anschlussbahn zum Einsatz kommen, Container, Wechselaufbauten etc.) sind NICHT förderfähig.

## Finanzierungsintensität

Im Rahmen dieses Programms können Investitionskostenzuschüsse gewährt werden, deren

(prozentuelle) Förderobergrenzen in der Beilage zur Richtlinie Anschlussbahnförderung nach unterschiedlichen Investitionsgütern festgelegt ist ([www.klimafonds.gv.at/fileadmin/media\\_data/Dateien/downloads/Anschlussbahnfoerderung2009/Beilage\\_RL\\_Anschlussbahnfoerderung.pdf](http://www.klimafonds.gv.at/fileadmin/media_data/Dateien/downloads/Anschlussbahnfoerderung2009/Beilage_RL_Anschlussbahnfoerderung.pdf) im Falle von Projekten unter der Sonderrichtlinie Terminalförderung: [www.klimafonds.gv.at/fileadmin/media\\_data/Dateien/downloads/Anschlussbahnfoerderung2009/Beilage\\_RL\\_Terminalfoerderung.pdf](http://www.klimafonds.gv.at/fileadmin/media_data/Dateien/downloads/Anschlussbahnfoerderung2009/Beilage_RL_Terminalfoerderung.pdf))

Planungskosten werden mit 50 % gefördert, wobei Planungskosten mit 5 % der daraus resultierenden Investitionserfordernisse gedeckelt sind. Diese Deckelung gilt auch für die Erstellung der oben genannten Machbarkeitsstudien bzw. Konzepte durch Betreiber von Anschlussbahnen. Das Ausmaß der Förderung wird vom Klima- und Energiefonds aufgrund des Ergebnisses der Projektprüfung festgelegt.

## Förderungsobergrenzen, Bagatellgrenze

Im Rahmen dieses Programms beträgt die maximale Förderung pro Anschlussbahnprojekt:

- Im Falle der Erhaltung einer bestehenden Anschlussbahn und bei Verbesserungsmaßnahmen an bestehenden Anschlussbahnen EUR 1,5 Mio.
- Im Falle der Erweiterung oder Modernisierung einer bestehenden Anschlussbahn maximal EUR 2,5 Mio.
- Im Falle der Errichtung einer neuen Anschlussbahn maximal EUR 3 Mio.
- Es werden nur Projekte gefördert, bei denen der Förderungsbetrag zumindest EUR 15.000 (Bagatellgrenze) beträgt.

Die Förderintensitäten werden entsprechend der Richtlinien für das Programm zur Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen in Ansatz gebracht. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung.

## Beurteilungskriterien:

**1. Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Erreichung der Ziele des Förderprogramms (70 %)**  
Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der

Programmziele gem. Pkt. 2, insbesondere die Treibhausgaseinsparung durch den echten Verlagerungseffekt der Güterbeförderung von der Straße auf die Schiene bis zum Zielort

### 2. Zeitnähe der Umsetzbarkeit (10 %)

Projekte mit einer zeitnahen Realisierung werden bevorzugt behandelt.

### 3. Qualität des Vorhabens (10 %)

- Technische Qualität
- Qualität der Planung
- Transparenz und Verständlichkeit der Gesamtkonzeption
- Grad der Innovation

### 4. Eignung Förderungswerber/ Projektbeteiligter (5 %)

- Potenzial des Unternehmens zur Realisierung der Programmziele
- Professionalität der Umsetzung

### 5. Ökonomisches Potenzial und Verwertung (5 %)

- Kundenorientierung, Erhöhung des Kundennutzens (Berücksichtigung aller Ziel- und Anspruchsgruppen)
- Nachhaltigkeit der Kosteneinsparungen im Gesamtsystem

## Auswahl der Projekte

Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Abwicklungsgesellschaft des Klima- und Energiefonds, der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Folgende formale Kriterien sind unbedingt zu erfüllen:

Für Anschlussbahnprojekte, die vom Klima- und Energiefonds gefördert werden sollen, ist ein möglichst zeitnaher Beginn der Realisierung Voraussetzung.

Dementsprechend sind vom Antragssteller Nachweise zu erbringen, dass behördliche Genehmigungen (insb. eisenbahnrechtliche, baurechtliche, umweltrechtliche [z. B. UVP, UVE], gewerberechtliche) bereits vorliegen bzw. diese Genehmigungen kurzfristig eingeholt werden können, die erforderlichen Grundstücksankäufe bereits statt-

gefunden haben bzw. erforderliche Nutzungsverträge (Servitutsverträge) mit Liegenschaftseignern abgeschlossen wurden, und der Nachweis der Sicherung des Netzanschlusses (an das übergeordnete Schienennetz) erbracht wird. Die Antragsteller werden auf behebbare Mängel hingewiesen und deren Korrektur nachgefordert, bei nicht behebbaren Mängeln (Formalkriterien) wird ein Ausschluss aus formalen Gründen bekannt gegeben.

Für Förderansuchen, die die Formalprüfung positiv überstanden haben, erfolgt die eigentliche fachliche inhaltliche Evaluierung auf Basis der oben beschriebenen Beurteilungskriterien durch eine Jury mit unabhängigen nationalen und/oder internationalen Experten.

Anrechnungstichtag der Förderfähigkeit von Projektkosten ist der 1. Jänner 2008. Projektkosten, welche vor diesem Datum angefallen sind, sind nicht förderbar.

## Teilnahmeberechtigte

**Verladende Wirtschaft:** Natürliche Personen, Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften.

**Logistikdienstleister (i.w.S.):** Natürliche Personen, Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften  
Gebietskörperschaften sind nicht antragsberechtigt

## Einreichung

Vom 23. Juni 2009 bis 30. September 2009 mittels Registrierung auf der Homepage des Klima- und Energiefonds ([www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at)). Das auf der Homepage zur Verfügung gestellte Projektantragsformular ist zu verwenden.

## Zeitplan

**23. Juni bis 30. September 2009:** Vorbereitung und Einreichung von Projektanträgen

**Oktober 2009:** Erstevaluierung der Anträge

**November 2009:** Jurysitzung und Vergabempfehlung an das Präsidium des Klima- und Energiefonds



**Dezember 2009:** Beschluss der Projekte durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds

**Ab Jänner 2010:** Ausverhandlung und Errichtung der Förderverträge durch die Abwicklungsstelle SCHIG mbH

## Informationen und Beratung

Durch die Abwicklungsgesellschaft des Klima- und Energiefonds, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG)



Ansprechpersonen: Mag. Rudolf Sebastnik,  
Ingrid Hovorka  
Email: [atf@schig.com](mailto:atf@schig.com)  
Tel: +43/1/812 73 43-1405  
[www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at)

## Budget

Für den Ausbau von Anschlussbahnen stellt der Klima- und Energiefonds 2009 bis zu EUR 12 Mio an Fördermitteln zur Verfügung.

## Rechtsgrundlage

Richtlinien für das Programm zur Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen (1.1.2007 – 31.12.2012) des BMVIT sowie die Sonderrichtlinie Terminalförderung. Sie stellen integrativen Bestandteil des Leitfadens zur Bekanntmachung der Förderung zum Ausbau der Anschlussbahnen durch den Klima- und Energiefonds dar.

## Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:  
Klima- und Energiefonds  
Gumpendorfer Str. 5/22, 1060 Wien  
Redaktion: Hemma Bieser

Gestaltung: ZS communication + art GmbH,  
Westbahnstraße 27-29/2/6, 1070 Wien

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

Coverfoto: stockxpert

Herstellungsort: Wien, Juni 2009

Im Interesse des Textflusses und der Lese-  
freundlichkeit werden nach Möglichkeit  
geschlechtsunspezifische Termini verwendet.  
Alle Bezeichnungen schließen durchgehend  
die weibliche Form ein.

