

Leuchttürme der Branchen- und Regional- logistik

**Leitfaden für die Projekteinreichung zur Förderung
von Anschlussbahnen mit dem Fokus auf
kooperative Branchen- und Regionallogistik**

Ein Förderprogramm des Klima- und Energiefonds



Seit dem Jahr 2007 werden Anschlussbahnprojekte vom Klima- und Energiefonds gefördert – und wir sind auch 2011 auf der Suche nach innovativen Anschlussbahn- und Terminal-Projekten, die sich als „Leuchttürme“ behaupten wollen und können. Wie im Vorjahr setzen wir wieder einen Schwerpunkt auf die Branchen- und Regionallogistik.

Die bislang 40 unterstützten Anschlussbahnprojekte zeichnet neben großer Umweltwirkung durch „echte“ Nettoverlagerungen von Transportsubstraten zur Schiene ihr hohes Maß an Innovation und ökologischem Verantwortungsbewusstsein aus – qualitative Messlatten, die wir auch 2011 anlegen.

Nicht zuletzt aufgrund der herausragenden Qualität der über den Klima- und Energiefonds mitfinanzierten Anschlussbahn- und Terminalförderungsprojekte der letzten Jahre haben sich der Klima- und Energiefonds und das BMVIT Ende 2010 dazu entschlossen, die Förderungsaktivitäten in diesem Bereich im Klima- und Energiefonds zu konzentrieren.

Wir freuen uns auf innovative und zukunftsweisende Anträge, die sich dem Wettbewerb stellen und den Anspruch erheben, als „Best Practice“-Lösungen zu Vorbildern für nationale und internationale Nachahmer zu werden.



Ingmar Höbarth
Geschäftsführer, Klima- und Energiefonds



Theresia Vogel
Geschäftsführerin, Klima- und Energiefonds

Ausgangssituation und Ausrichtung des Programms

Der Klima- und Energiefonds fördert seit 2007 Anschlussbahnprojekte, die einen besonders hohen Beitrag zur CO₂-Emissionsreduktion leisten und eine hohe Verlagerungswirkung haben. Sicherergestellt werden die Klimaschutzeffekte durch das 2008 vom Klima- und Energiefonds eingeführte Juryprozedere, bei dem alle im Rahmen der Ausschreibung eingereichten Projekte von einer Jury anhand festgelegter Kriterien evaluiert werden und nur den besten Projekten eine Förderung aus den Mitteln des Klima- und Energiefonds zugesprochen wird.

2010 wurde die „klassische“ Anschlussbahnförderung vom Klima- und Energiefonds in Zusammenarbeit mit dem BMVIT und der SCHIG inhaltlich weiterentwickelt und unter dem Titel „Förderung von Anschlussbahnen mit dem Fokus auf kooperative Branchen- und Regionallogistik“ ausgeschrieben. Die Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien, die im Falle einer Realisierung einen substantiellen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Mengen bewirken, war ebenfalls Fördergegenstand. In Fortsetzung dieser Strategie sollen auch 2011 Projekte, die aufgrund einer systemischen Betrachtung im logistischen und regionalen Bereich synergetische Maßnahmen wie z. B. die kooperative Nutzung einer Anschlussbahn aufzeigen, zur Förderung gelangen. Angestrebt wird auch 2011 die Umsetzung der Konzepte in Pilotprojekten.

Programmziele

Zur Erreichung der übergeordneten Ziele des Klima- und Energiefonds entsprechend dem Klima- und Energiefondsgesetz 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 CO₂-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

Synergetische Ziele: Kooperative Nutzung bestehender oder zu realisierender Anschlussbahneinrichtungen, Intensivierung der vertikalen bzw. horizontalen Integration logistischer Ketten, kleinräumige Bündelung der Umschläge, Aufbau logistischer Ketten, insbesondere in nicht-bahnaffinen Segmenten

Durch die Initiierung von sogenannten Leuchtturmprojekten im umweltfreundlichen Güterverkehr folgt der Klima- und Energiefonds seiner Gesamtstrategie, anhand von „Best Practice“-Lösungen Vorbilder zu schaffen, die dann nationale und internationale Nachahmer finden.

Das Wichtigste in Kürze

Der Klima- und Energiefonds hat einen wesentlichen Förderschwerpunkt im Bereich Verkehr gesetzt. 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 2011 im Rahmen seines Programmschwerpunktes „Umweltfreundlicher Güterverkehr“ Anschlussbahnen und Leuchtturmprojekte der kooperativen Branchen- und Regionallogistik mit bis zu 8 Mio. Euro.

Themenfelder der Ausschreibung bzw. Fördergegenstand

1. Leuchttürme der Regionallogistik:

Der Klima- und Energiefonds lädt dazu ein, kooperative Vorzeigeprojekte einzureichen, bei denen sich mehrere Projektpartner innerhalb einer Region

(z. B. Industrie- und /oder Handelsbetriebe) eine Anschlussbahn teilen, um hier Synergien zu nutzen. Ein Mitglied des Konsortiums muss BetreiberIn der Anschlussbahn sein.

2. Leuchttürme der Branchenlogistik:

Es wird dazu aufgerufen, branchenspezifische Vorzeigeprojekte einzureichen, die den Aufbau logistischer Ketten, insbesondere in nicht-bahnaffinen Segmenten, zum Inhalt haben. Folgende Branchen sind für den Klima- und Energiefonds von besonderem Interesse:

- EnergieerzeugerInnen mit Fokus auf nachwachsende Rohstoffe
- alternative Treibstoffe und Mineralölprodukte
- Holz- und Papierindustrie
- Abfallentsorgung und Recycling
- chemische und pharmazeutische Industrie
- Baustoffindustrie
- Anlagenbau

Projekte aus anderen Branchen können ebenfalls eingereicht werden.

Zur Vorbereitung der **Leuchtturmprojekte** können Konzepte und Machbarkeitsstudien zur Förderung eingereicht werden (maximale Förderungshöhe: 50 % der eingereichten Kosten), welche die nachhaltige Nutzung bestehender oder zu errichtender Schieneninfrastrukturen sicherstellen sollen. Ziel ist die Erstellung von Gesamtkonzepten, welche die kooperative Nutzung von Ressourcen, die systemische Betrachtung, die Problematik von Schnittstellen sowie rechtliche und andere Aspekte beleuchten.

3. Errichtung, Erweiterung oder Modernisierung einer Anschlussbahn:

Speziell Klein- und Mittelbetriebe werden dazu eingeladen, ihre Projekte bei diesem Call einzureichen, da sie durch regionale Anschlussbahnprojekte in oft wirtschaftlich benachteiligten Grenzregionen entscheidend zu nachhaltigen Lösungen bei der Treibhausgas-Emissionsreduktion beitragen können.

4. Reaktivierung von bestehenden Anschlussbahnanlagen:

Bei nachweislicher und langfristiger Betriebsführung (> 7 Jahre) kann auch die Reaktivierung von bestehenden Anschlussbahnanlagen zur Förderung eingereicht werden.

Für die Umsetzung der Projekte gelten die Förder Richtlinien der Anschlussbahnförderung sowie die Sonderrichtlinie zur Terminalförderung.

- 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 des Anschlussbahnverkehrs dienen (die FörderwerberInnen müssen AlleineigentümerInnen der förderungsgegenständlichen Anschlussbahn sein)
- Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien durch BetreiberInnen von Anschlussbahnen, welche in Investitionsmaßnahmen gemäß der oben genannten Richtlinien resultieren, die nachweislich zu einer effizienteren Nutzung vorhandener Infrastrukturen führen und im Falle der späteren Realisierung einen substanziellen Beitrag zur Reduktion von Verkehrsleistungen auf der Straße bewirken

Rollendes Material bzw. mobile Behältnisse (Wagons; streckentaugliche Transportfahrzeuge, auch wenn sie ausschließlich auf der fördergegenständlichen Anschlussbahn zum Einsatz kommen; Container; Wechselaufbauten etc.) sind NICHT förderfähig. Reine Erhaltungsmaßnahmen ohne Transportmengensteigerungen bestehender Anschlussbahnen sind ebenfalls NICHT förderbar.

Finanzierungsintensität und Anrechenbarkeit von Kosten

Im Rahmen dieses Programms können Investitionskostenzuschüsse gewährt werden, deren (prozentuelle) Förderobergrenzen in der Beilage zur Richtlinie „Anschlussbahnförderung nach unterschiedlichen Investitionsgütern“ bzw. in der Sonderrichtlinie zur Terminalförderung festgelegt sind (<http://www.schig.at/index.php?id=272&type=0>).

Planungskosten sowie die Kosten für die Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien werden bis zu einer Höhe von 50 % gefördert, wobei Planungskosten mit 5 % der daraus resultierenden Investitionserfordernisse gedeckelt sind.

Der maximale Zeitraum für die Erstellung von Studien und Konzepten ist auf zwölf Monate begrenzt, der Anrechnungstichtag bezüglich der Förderfähigkeit der Kosten ist hier der Tag der Projekteinreichung beim Klima- und Energiefonds (Eingangsstempel am Projektantrag bei der Abwicklungsstelle SCHIGmbH).

Anrechnungstichtag der Förderfähigkeit von Projektkosten bei investiven Projekten ist der 11. November 2010. Projektkosten, welche vor diesem Datum angefallen sind, sind nicht förderbar.

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 mit adäquater und nachweisbarer Steigerung der Transportmenge 1,5 Mio. Euro
- im Falle der Erweiterung oder Modernisierung einer bestehenden Anschlussbahn maximal 2,5 Mio. Euro
- im Falle der Errichtung einer neuen Anschlussbahn maximal 3 Mio. Euro

Es werden nur Projekte gefördert, bei denen der Förderungsbetrag zumindest 15.000 Euro (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, insbesondere der Treibhausgaseinsparung, durch einen 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 %):

- Transparenz und Verständlichkeit der Gesamtkonzeption
- Grad der Innovation

4. Eignung der FörderungswerberInnen/ Projektbeteiligten (5 %):

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

5. Ökonomisches Potenzial und Verwertung (5 %)

- KundInnenorientierung, Erhöhung des KundInnennutzens unter 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 (SCHIGmbH) auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Für Anschlussbahnprojekte, die vom Klima- und Energiefonds gefördert werden sollen, ist ein möglichst zeitnaher Beginn der Realisierung Voraussetzung. Dementsprechend sind von den AntragsstellerInnen Nachweise zu erbringen, dass behördliche Genehmigungen (insb. eisenbahnrechtliche, baurechtliche, umweltrechtliche [z. B. UVP, UVE], gewerberechtliche Genehmigungen) bereits vorliegen bzw. diese Genehmigungen kurzfristig eingeholt werden können, die erforderlichen Grundstücksankäufe

bereits stattgefunden haben bzw. erforderliche Nutzungsverträge (Servitutsverträge) mit LiegenschaftseignerInnen bereits abgeschlossen wurden, und, dass die Sicherung des Netzanschlusses (an das übergeordnete Schienennetz) gegeben ist.

Die AntragstellerInnen 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 durchlaufen haben, erfolgt die eigentliche fachliche und inhaltliche Evaluierung auf Basis der oben beschriebenen Beurteilungskriterien durch eine Jury mit unabhängigen nationalen und/oder internationalen ExpertInnen.

- Übermittlung des **vollständig** ausgefüllten **Projektantragformulars** (<http://www.schig.com/index.php?id=272>). Es ist ausschließlich das auf der Homepage zur Verfügung gestellte Projektantragsformular zu verwenden.

Die Förderungsansuchen sind schriftlich und unter Anschluss der erforderlichen Unterlagen an die vom Klima- und Energiefonds beauftragte Abwicklungsstelle SCHIGmbH im **Original** (Hardcopy) und **elektronisch** (per E-Mail) zu übermitteln –

SCHIGmbH
c/o Abwicklungsstelle Klima- und Energiefonds
z. Hdn.: Dr. Oliver Hietler, Mag. Christine Kierner
Lassallestraße 9b, 1020 Wien
kli.en@schig.com
Tel.: +43 (0)1 81 27 343-1408
Fax: +43 (0)1 81 27 343-1100

Teilnahmeberechtigte

Verladende Wirtschaft: Natürliche Personen, Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften

Logistikdienstleister (im weitesten Sinne):

Natürliche Personen, Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften

Eisenbahnverkehrsunternehmen: Bei Konzepten/Machbarkeitsstudien im Rahmen von Pilotprojekten als PilotpartnerInnen in einem Konsortium; NICHT als AntragstellerInnen für Investitionszuschüsse im Bereich der Anschlussbahn- und Terminalförderung

KonsulentInnen, PlanerInnen und

WissenschaftlerInnen: Natürliche Personen und Konsortien

Einreichung

Vom 7. März bis 28. September 2011 mittels Registrierung auf der Homepage des Klima- und Energiefonds.

FörderwerberInnen werden ersucht, wie folgt vorzugehen:

- Als erster Schritt zur Einreichung muss das Projekt auf der Homepage des Klima- und Energiefonds (<http://www.klimafonds.gv.at/home/foerderung.html>) registriert werden.

Zeitplan

7. März bis 28. September 2011:

Registrierung und Einreichung von Projektanträgen

29. September bis Mitte Oktober 2011:

Erstevaluierung der Anträge

Ende Oktober 2011:

Jurysitzung und Vergabeempfehlung an das Präsidium des Klima- und Energiefonds

November 2011:

Beschluss der Projekte durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds, danach Ausverhandlung und Errichtung der Förderverträge durch die Abwicklungsstelle SCHIGmbH. Den erfolgreichen AntragstellerInnen wird für die Annahme des Förderangebotes ein Zeitraum von drei Wochen ab Erhalt des Förderangebotes eingeräumt. Wird das Vertragsangebot nicht innerhalb dieses Zeitraumes akzeptiert, verfällt der Anspruch auf Förderung unwiderruflich.

Informationen und Beratung

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

Ansprechpersonen:

Dr. Oliver Hietler, Mag. Christine Kierner

E-Mail: kli.en@schig.com

Tel: +43(0)1 81 27 343-1408

www.schig.com

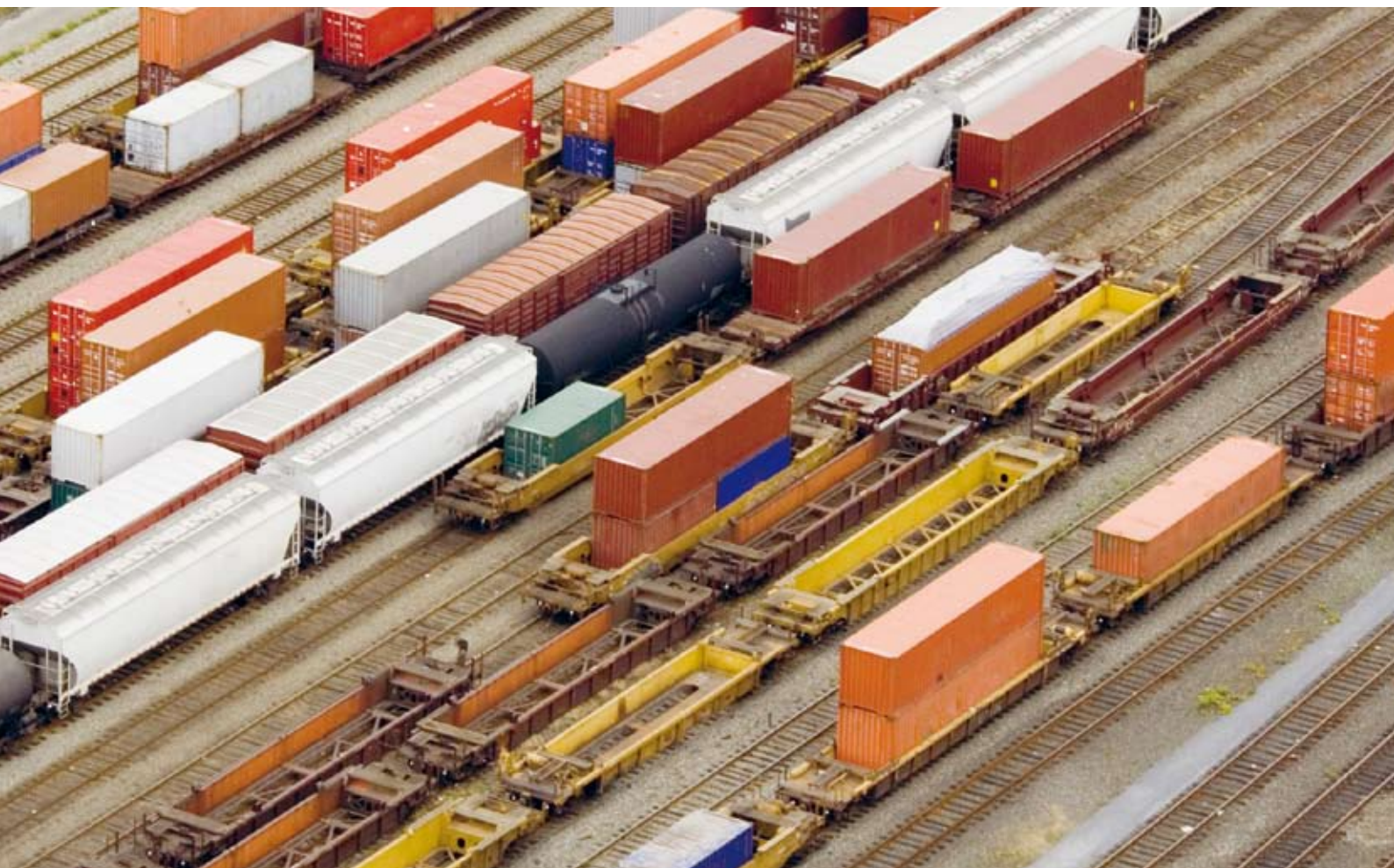
www.klimafonds.gv.at

Rechtsgrundlage

Als Rechtsgrundlage dienen die Richtlinien für das Programm zur Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen (1. 1. 2007–31. 12. 2012) des BMVIT sowie die Sonderrichtlinien zur Terminalförderung. Sie stellen integrative Bestandteile des vorliegenden Leitfadens dar.

Budget

Für den Ausbau von Anschlussbahnen stellt der Klima- und Energiefonds 2011 bis zu 8 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.



Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:
Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Str. 5/22, 1060 Wien
Redaktion: Klima- und Energiefonds
Gestaltung: ZS communication + art
Programmabwicklung:



Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft
mbH (SCHIG), Lassallestraße 9b, 1020 Wien
Coverfoto: aboutpixel©Volker Guthermuth
Herstellungsort: Wien, März 2011

