

# Leitfaden zur Bekanntmachung der Förderung des Ausbaus von Anschlussbahnen

**Ein Förderprogramm des Klima- und Energiefonds**



Maximilian Nerb, „night train“, CC-Lizenz [BY 2.0] / [www.piqs.de](http://www.piqs.de)

Wien, 25. 7. 2008

## Vorwort

**Gerade im Verkehr ist es für den Fonds wesentlich, den Spagat zwischen raschen CO<sub>2</sub>-Reduktionen und unbedingt erforderlichen strukturellen Veränderungen, die auf lange Sicht CO<sub>2</sub> einsparen, zu kombinieren.**

**Ersteres wollen wir insbesondere durch Maßnahmen im Güterverkehr erreichen. Durch die Anschlussbahnförderung etwa wird nicht nur die ganze Zulaufstrecke gestützt, sondern auch das System Bahn gestärkt.**

**Wir dürfen somit alle Unternehmen einladen, sich mit CO<sub>2</sub>-sparenden Projekten bei diesem Programm zu beteiligen.**

Eveline Steinberger & Ingmar Höbarth,  
Geschäftsführung 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 Treibhausgasemissionsreduktion fördert der Klima- und Energiefonds im Rahmen seines mit EUR 39,3 Mio. dotierten Programmschwerpunktes „Multimodale Verkehrssysteme“ den Ausbau von besonders CO<sub>2</sub>-sparenden Anschlussbahnen mit bis zu EUR 11 Mio.

### Themenfelder der Ausschreibung bzw. Fördergegenstand

Investitionen zur Errichtung, Erweiterung, Modernisierung und Erhaltung von Anschlussbahnen, 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).

#### Beispiele

Gleisanlagen samt Zubehör wie Entwässerung, Unterbau, Oberbau, Verschieberbahnsteige, Weichen, Fahrleitungsanlagen und dergleichen, Gleisrampen, befestigte Verladeflächen, Beleuchtungsanlagen, Einfriedungen, Krananlagen, Stapler, Be- und Entladegeräte, sofern sie den Zwecken der Anschlussbahn dienen, Gleiswaagen, Mattengleise und ähnliche für die Manipulation mit gefährlichen Gütern notwendige Vorkehrungen.

### Finanzierungsintensität

Im Rahmen dieses Programms können Investitionskostenzuschüsse gewährt werden.

Diese dürfen im Falle der Erhaltung **maximal 30 %**, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten, im Falle der Errichtung neuer und der Erweiterung und Modernisierung bestehender Anschlussbahnen, **maximal 40 %**, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten, betragen.

In den nationalen Regionalfördergebieten und in den Fördergebieten gemäß EU-Strukturfonds (Ziel 1, Ziel 2), dürfen die Investitionskostenzuschüsse für Erhaltung **maximal 40 %**, für die Errichtung neuer und die Erweiterung und Modernisierung bestehender Anschlussbahnen **maximal 50 %**, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten, betragen.

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  
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)  
Marktpotenzial in der Zielregion  
Darstellung einer Nutzungsrelevanz

## 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:

Wie in der Richtlinie definiert, können ausschließlich Projekte auf Basis des Eisenbahngesetzes gefördert werden („Vollbahnen“). Straßenbahnen oder ähnliche, nicht unter das Eisenbahngesetz fallende Transportmittel, können aus dem Rechtstitel der Anschlussbahnförderung keine Förderung erhalten.

Für Anschlussbahnprojekte, die vom Klima- und Energiefonds gefördert werden sollen, ist ein möglichst zeitnaher Beginn der Realisierung Voraussetzung. Dementsprechend sind vom Antragsteller Nachweise zu erbringen, dass behördliche Genehmigungen (insb. eisenbahnrechtliche, baurechtliche, umweltrechtlich [z. B. UVP, UVE], gewerberechtliche) bereits vorliegen bzw. diese Genehmigungen kurzfristig eingeholt werden können, die erforderlichen Grundstücksankäufe bereits stattgefunden 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 ExpertInnen.

## Teilnahmeberechtigte

Natürliche Personen, Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften.

## Einreichung

Vom 18. August 2008 bis 17. Oktober 2008 mittels Registrierung auf der Homepage des Klima- und Energiefonds ([www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at)). Das mit Registrierung zur Verfügung gestellte Projektantragsformular ist zu verwenden.



## Informationen und Beratung

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



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

## Budget

Für den Ausbau von Anschlussbahnen stellt der Klima- und Energiefonds 2008 bis zu EUR 11 Mio. an Fördermitteln zur Verfügung.

## Rechtsgrundlage

Richtlinien für das Programm zur Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen (1.1.2007 – 31.12. 2012) des BMVIT. 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: Horst Adlassnig, Hemma Bieser  
Gestaltung: ZS communication + art GmbH,  
Leegasse 4/3, 1140 Wien  
Programmabwicklung: Schieneninfrastruktur-  
Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG),  
Lassallestraße 9b, 1020 Wien  
Coverfoto: Maximilian Nerb, CC-Lizenz (BY 2.0),  
[www.piqs.de](http://www.piqs.de)

Herstellungsort: Wien, Juli 2008

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

