

Sonderrichtlinien: Programm für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs

Staatliche Beihilfe SA.104987 – Österreich, 01.01.2023–31.12.2027

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Autorinnen und Autoren: BMK, Sektion II, Abteilung II/5; SCHIG mbH, Abt. FRE,
Abwicklungsstelle ATF

Wien, 2022.

Vorwort

Verkehr dient der Raumüberwindung bzw. der Ortsveränderung von Personen und Gütern. Verkehrsleistungen sind für die Ausbildung, Besorgung, den Beruf, den Gesundheitsdienst, die Verwaltung, kulturelle und gesellschaftliche Veranstaltungen sowie für die Produktion und Vermarktung von Waren und Dienstleistungen erforderlich. Der Verkehr steht daher in engem Zusammenhang mit wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aktivitäten, jedoch ist der Verkehr auch eine Quelle für klimaschädliche Emissionen und Umweltverschmutzung. Das Ziel der Verkehrspolitik liegt deshalb in der Erfüllung des übergeordneten gesellschaftlichen Zieles, der Maximierung der gesellschaftlichen Wohlfahrt, welche neben wirtschaftlichen Anforderungen auch Klima- und Umweltschutz beinhaltet.

Die Europäische Kommission hat sich mit dem Green Deal das Ziel zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 gesetzt und mit dem Paket „Fit für 55“ ist eine Reihe von Vorschlägen zur Überarbeitung und Aktualisierung von EU-Rechtsvorschriften in Ausarbeitung, um die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu senken. In Österreich gibt das aktuelle Regierungsprogramm das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 vor. Der Mobilitätsmasterplan des BMK konkretisiert dieses Zielbild für den Verkehrsbe-reich bis 2040 als „nachhaltiges, klimaneutrales, sicheres, resilientes, gendergerechtes, soziales und wirtschaftsverträgliches Mobilitätssystem“ und setzt dabei auf drei wesentliche Handlungsfelder: Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern.

Auch in den kommenden Jahren werden gesellschaftlich bzw. gesamtwirtschaftlich erwünschte Leistungen bzw. Entwicklungen durch freie Marktmechanismen alleine nicht erreicht werden können. Um Wettbewerbsprobleme zu beheben – innerhalb, vor allem aber auch zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern – und um ein wirtschaftsverträgliches und resilientes, gleichzeitig aber auch nachhaltiges und klimaneutrales Verkehrssystem sicherzustellen, sind daher weiterhin staatliche Begleitmaßnahmen erforderlich. Das betrifft sowohl regulatorische Rahmenbedingungen (auf nationaler wie auch internationaler Ebene) als auch finanzielle Unterstützung zur Behebung von Marktversagen in spezifischen Bereichen. So ist zum Beispiel die Lebensdauer von Verkehrseinrichtungen, wie sie Güterumschlagsterminals darstellen, sehr lange, die Ausstiegskosten sind aber gleichzeitig in der Regel sehr hoch, da die Anlagen für andere Zwecke kaum nutzbar sind. Daraus resultiert ein hohes Investitionsrisiko. Verkehrsinfrastruktureinrichtungen in Form von Kno-teninfrastrukturen sind zumeist große Projekteinheiten, die weitgehend unteilbar sind. Die Investitions-anforderungen überschreiten vielfach die Möglichkeiten der privaten Interessenten.

Die mit dem Verkehr verbundenen negativen externen Kosten werden in vielen Fällen, insbesondere im Straßengüterverkehr, nicht von den Verursachern selbst getragen, sondern auf die Gesellschaft abgewälzt. Durch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene können diese negativen externen Kosten erheblich reduziert werden. Für die verkehrspolitisch gewünschte Verlagerung auf die Schiene sind verschiedene Investitionen erforderlich, u.a. auch in (Schiene)Infrastruktur im Bereich der Anschlussbahnen sowie der intermodalen Umschlagsanlagen zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger. Das vorliegende Programm bietet einen Rahmen zur finanziellen Unterstützung derartiger Investitionen und leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung eines klimaneutralen Verkehrssystems.

Inhalt

Vorwort	3
1 Zielsetzung / Förderungszweck	7
2 Abgrenzung Anschlussbahn- und Terminalförderung	9
2.1 Kriterien für die Zuweisung zu den Förderinhalten.....	9
2.1.1 Kriterien für die Zuweisung zur Anschlussbahnförderung	9
2.1.2 Kriterien für die Zuweisung zur Terminalförderung.....	9
2.2 Übersicht über die allgemeinen und besonderen Voraussetzungen	10
2.2.1 Allgemeine Voraussetzungen	10
2.2.2 Besondere Voraussetzungen	11
3 Förderungsgegenstand	13
3.1 Gegenstand der Förderung für Anschlussbahninfrastruktur	13
3.2 Gegenstand der Förderung für Terminalinfrastruktur	13
Beispiele für mögliche Förderungen	14
4 Empfängerkreis/Antragsberechtigte	15
4.1 Allgemeine Voraussetzungen	15
4.2 Anschlussbahnspezifische Voraussetzungen.....	16
4.3 Terminalspezifische Voraussetzungen	16
4.4 Voraussetzungen für sonstige Anschlussbahnprojekte.....	17
4.5 Anlagenwirtschaftlichkeit	17
5 Nicht förderbare Kosten	18
6 Art und Umfang der Förderung	19
7 Weitere Förderungsbestimmungen	21
7.1 Förderungsbestimmungen für Anschlussbahnen.....	21
Förderungsobergrenzen, Bagatellgrenze.....	21
7.2 Förderungsbestimmungen für Terminalanlagen.....	22
Förderungsobergrenzen, Bagatellgrenze.....	22
7.3 Förderbestimmungen für Streckenübernahmen, Gewerbeparks und vergleichbare Projekte	23
Förderungsobergrenzen, Bagatellgrenze.....	23
7.4 Allgemeine Förderbestimmungen	24
8 Betrieb der Anlagen	26
8.1 Allgemeine Bestimmungen zum Betrieb der Infrastruktur	26
Verpflichtung zum Substanzerhalt der Anlagen	26

8.2 Betrieb der Terminalinfrastruktur	26
9 Nationale Rechtsgrundlagen, Verfahren und Ablauf.....	27
10 Weitere Verpflichtungen der Förderungsnehmer:innen	30
11 Kontrolle, Auszahlung und Evaluierung.....	35
11.1 Kontrolle	35
11.2 Auszahlung.....	35
11.3 Evaluierung	36
12 Einreichung des Ansuchens.....	38
Einreichunterlagen	38
13 Inhalte des Förderungsvertrages.....	39
14 Inkrafttreten der Richtlinien	40
Inkrafttreten.....	40
15 Kontakte/Antragstellung	41
Anhang	42

1 Zielsetzung / Förderungszweck

Die Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, gewährt nach Maßgabe der gegenständlichen Richtlinien bzw. der unter diesem Titel vorhandenen Mittel, Förderungen in Form nicht rückzahlbarer Zuschüsse für die Errichtung und Erweiterung von Anschlussbahnanlagen sowie für den Bau und den Ausbau von Umschlagseinrichtungen in den land-/wassergebundenen Modenkombinationen, um den Zugang zu den Systemen Bahn und Binnenschiff zu verbessern. Auch Bestandsinvestitionen, mit dem Ziel der Optimierung dieser Anlagen, werden gefördert.

Im Sinne der gegenständlichen Richtlinien gelten als

- **Anschlussbahnen** jene nicht öffentlichen Eisenbahnen, wie sie gemäß § 7 Eisenbahngesetzes 1957 definiert sind. Eine Anschlussbahn beginnt nach der Anschlussweiche an das öffentliche Eisenbahnnetz, die nicht Teil der Anschlussbahn ist.
- **Gewerbepark** ein zusammenhängendes und in sich geschlossenes Gewerbegebiet, das nach einheitlicher Konzeption durch private und/oder öffentliche Investoren erschlossen, bebaut und anschließend an gewerbliche Nutzer verkauft oder vermietet wird.
- **Umschlaganlagen (=Terminals)** jene Einrichtungen, welche auf einer Fläche mit geeigneter Erstreckung mindestens zwei Verkehrsträger des Güterverkehrs leistungsfähig miteinander verbinden und nicht diskriminierend betrieben werden. Somit gelten als Terminal jene Serviceeinrichtungen, wie sie im § 58 b Abs.1 Eisenbahngesetz 1957 beschrieben sind.
- **Bestandsinvestitionen** (sowohl für Anschlussbahnen als auch für Terminals) jene Investitionen, welche in ihrer Gesamtcharakteristik über die Wiederherstellung des fördergegenständlichen Objektes in den ursprünglichen, funktionsfähigen Zustand hinausgehen und Verbesserungen im Bereich der Betriebsführung, der betrieblichen Abwicklung, der Haltbarkeit, der Nutzbarkeit und Servicierbarkeit der Anlagenteile bewirken.

Förderungszwecke der gegenständlichen Richtlinien sind die Verbesserung des Zugangs zu den Systemen Bahn und Binnenschiff sowie die Optimierung der Nutzung bestehender Anlagen, um drohenden Rückverlagerungen von Transportmengen von der Schiene auf die

Straße entgegenzuwirken und den prozentualen Anteil des Schienengüterverkehrs in Österreich beizubehalten bzw. zu steigern.

Bei knappen finanziellen Mitteln und dem Vorliegen von Einreichungen sowohl aus dem „Richtlinienteil Anschlussbahn“ als auch aus dem „Richtlinienteil Terminal“ wird primär zugunsten von Anschlussbahnprojekten entschieden. Jene Anschlussbahnprojekte, die in Relation eine besonders hohe Transportverlagerung erwarten lassen, und bei denen das antragstellende Unternehmen gleichzeitig ein KMU im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission (veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L 124 vom 20.5.2003, S 0036 – 0041) ist, werden bevorzugt behandelt.

Bei Terminalprojekten werden – bei knappen finanziellen Mitteln – jene antragstellenden Unternehmen bevorzugt behandelt, an denen keine Gebietskörperschaften beteiligt sind oder bei denen weniger als 30 % Beteiligungsanteile (an direkten und indirekten Beteiligungen) im Eigentum von Gebietskörperschaften sind.

2 Abgrenzung Anschlussbahn- und Terminalförderung

In den gegenständlichen Richtlinien werden die Förderung des Ausbaues von Anschlussbahnen (Anschlussbahnförderung) sowie die Förderung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr (Terminalförderung) abgedeckt. Die Kriterien und Voraussetzungen für die thematische Abgrenzung werden nachstehend erläutert.

2.1 Kriterien für die Zuweisung zu den Förderinhalten

Um Überschneidungen zu vermeiden, ist eine Zuweisung zu einem der beiden Programmteile notwendig:

2.1.1 Kriterien für die Zuweisung zur Anschlussbahnförderung

Als Entscheidungskriterium gilt ein bestehender oder ein noch zu errichtender Infrastrukturanschlussbahnvertrag bzw. eine entsprechende Nutzungsvereinbarung.

Es sind hiermit die Anschlussbahnen von Hauptanschießern und Nebenanschießern ebenso umfasst wie die Anlagenteile von Mitnutzern einer Anschlussbahn.

2.1.2 Kriterien für die Zuweisung zur Terminalförderung

Es besteht ein öffentlicher, nicht diskriminierender Zugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ist zumindest vorgesehen. Das heißt, der Zugang zu den Gleisen ist öffentlich oder deren Öffnung ist auf fördervertraglicher Basis gemäß Richtlinien festzulegen.

Der Umschlag findet zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern statt.

Hinsichtlich der Zuordnung von Förderungsansuchen zu einem der beiden Programmteile ist von folgender Regelung auszugehen:

- Bei Vorliegen der Kriterien für die Terminalförderung (öffentliches Gleis oder auf fördervertraglicher Basis festgelegte Öffnung, Umschlag zwischen mehreren Verkehrsträgern) gelangen die allgemeinen und die terminalspezifischen Bestimmungen der Richtlinien zur Anwendung.
- In allen anderen Fällen gelangen die allgemeinen und die anschlussbahnspezifischen Bestimmungen der Richtlinien zur Anwendung.

Die Letztentscheidung der Zuweisung von Förderungsansuchen zu einem der beiden Programmteile obliegt dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

2.2 Übersicht über die allgemeinen und besonderen Voraussetzungen

2.2.1 Allgemeine Voraussetzungen

Für beide Programmteile gelten folgende allgemeine Voraussetzungen:

- Die Förderung von ein und demselben Investitionsvorhaben mittels beider Programmteile ist nicht möglich.
- Kosten, die vor dem Tag der Antragsstellung bzw. vor einem festgelegten Stichtag anfallen, können nicht berücksichtigt werden (§ 19 ARR 2014). Ausgenommen sind lediglich Planungskosten, die ab diesem Tag bis zu maximal 1 Jahr rückwirkend anerkannt werden können (vgl. Kapitel 5 – Nicht förderbare Kosten)
- Die Förderungswerber:innen müssen sich in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen befinden.
- Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens muss gesichert sein.
- Die Realisierung des Projekts wäre ohne Förderung aus Bundesmitteln nicht, nicht im vorgesehenen Umfang oder nur zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt möglich.
- Die kumulative Obergrenze sämtlicher Förderungen beträgt
 - für Umschlagsanlagen, die sich entlang der TEN-Strecken befinden und die für eine möglichst effiziente Abwicklung des Schienengüterverkehrs entlang dieser Achsen von Bedeutung sind,
 - für Investitionen von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) sowie

- in Regionalfördergebieten und Gebieten, die aus dem EU-Strukturfonds unterstützt werden, 60 %.
- Für alle anderen Förderfälle beträgt die kumulative Obergrenze, auch im Zusammenhang mit allfälligen anderen Förderungsprogrammen, 50%.
- Beabsichtigen auch andere nationale haushaltführende Stellen Förderungswerber:innen für dieselbe Leistung, wenn auch mit anderer Zweckwidmung, eine Förderung zu gewähren, findet vor Gewährung der Förderung eine Abstimmung mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bzw. mit der Abwicklungsstelle gemäß § 13 ARR 2014 statt. Eine entsprechende Abstimmung der Förderstellen untereinander findet projektbezogen statt.
- Es steht den Förderungsnehmer:innen frei, das Vorhaben bei anderen Förderinstrumenten wie z.B. Förderungen der Europäischen Union (CEF- Förderungen usw.) einzureichen. Die Förderungsnehmer:innen sind verpflichtet, die Abwicklungsstelle gemäß § 13 ARR 2014 über derartige Förderungen zu informieren.
- Es besteht die generelle Verpflichtung der Förderungsnehmer:innen, im Falle der Nichterfüllung der Förderungsbedingungen gemäß den nachfolgenden Bestimmungen und dem Fördervertrag, den Förderungsbetrag zur Gänze oder aliquot zurückzuzahlen.
- Der Standort des Projekts muss im Inland liegen.

2.2.2 Besondere Voraussetzungen

Die besonderen Voraussetzungen für eine **Anschlussbahnförderung** sind

- ein Infrastrukturanschlussbahnvertrag und
- eine vertraglich vereinbarte Mindesttransportverpflichtung über einen Zeitraum von fünf Jahren.

Auch **Streckenübernahmen und Gewerbeparks** setzen eine behördliche Genehmigung als Anschlussbahn voraus, stellen aber Spezialfälle dar, für die teilweise spezifische Regelungen vorgesehen sind (Details siehe insbesondere Punkte 4.4 und 7.3).

Die besonderen Voraussetzungen für eine **Terminalförderung** sind

- die Gewährung eines öffentlichen, nicht diskriminierenden Zugangs für Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- der Umschlag zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern sowie
- eine vertraglich vereinbarte Betriebspflicht.

3 Förderungsgegenstand

3.1 Gegenstand der Förderung für Anschlussbahninfrastruktur

Im Rahmen dieses Programmteils werden Investitionen zur Errichtung, Reaktivierung, Erweiterung und Optimierung von Anschlussbahnen gefördert, welche positive Auswirkungen auf die Nutzung des Verkehrsträgers Schiene erwarten lassen. Bei zusätzlicher Nutzung des wasserseitigen Transports bzw. Umschlags können auch Investitionen, die damit im unmittelbaren Zusammenhang stehen, gefördert werden.

Gefördert werden können Anlagen und Einrichtungen, welche der Abwicklung und Sicherung des Anschlussbahnbetriebes und Anschlussbahnverkehrs dienen und deren Standort in Österreich liegt.

Die förderungsgegenständliche Anschlussbahn muss letztendlich im (Allein-)Eigentum des antragstellenden Unternehmens bzw. der antragstellenden Unternehmen stehen. Abweichend davon ist mit Zustimmung des Fördergebers bzw. der Abwicklungsstelle die vollständige oder teilweise Überlassung (beispielsweise Vermietung) der Anschlussbahn oder der förderungsgegenständlichen Anlagen an Dritte zulässig.

3.2 Gegenstand der Förderung für Terminalinfrastruktur

Im Rahmen der gegenständlichen Richtlinien werden Investitionen zur Errichtung und Erweiterung von intermodalen Umschlagsanlagen unterstützt, in welchen der Güterumschlag containerisiert (d.h. mittels Container, Wechselaufbauten bzw. Sattelanhängern ohne Zugmaschinen) und / oder in loser Form (Schüttgut) erfolgt. Darüber hinaus sind Ersatzinvestitionen im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte förderbar.

Es werden ausschließlich folgende – land-/wassergebundenen – Modenkombinationen gefördert:

- Schiene – Straße
- Schiene – Wasser
- Straße – Wasser

Als förderungswürdig angesehen werden können Investitionen in Anlagen und Einrichtungen, welche ausschließlich, unmittelbar und vor Ort dem Güterumschlag dienen und deren Standort in Österreich liegt.

Beispiele für mögliche Förderungen

- Gleisanlagen (im Sinne der Eisenbahninfrastruktur gemäß Anlage 1 Teil A der Verordnung (EG) Nr. 851/2006 der Kommission vom 09. Juni 2006 L 158 3 10.6.2006 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70, in der Fassung der VERORDNUNG (EU) Nr. 517/2013 DES RATES vom 13. Mai 2013) samt Zubehör wie Entwässerung, Unterbau, Oberbau, Verschieberbahnsteige, Weichen, Fahrleitungsanlagen und dergleichen
- Gleisrampen; befestigte Verladeflächen; Beleuchtungsanlagen und Einfriedungen
- Krananlagen, Stapler, Be- und Entladegeräte. Bei Anschlussbahnen: Werden derartige Umschlagsgeräte neben den Zwecken der Anschlussbahn auch für andere Verwendungen herangezogen, so sind diese nur in jenem Ausmaß förderbar, wie sie den Zwecken der Anschlussbahn zuzurechnen sind.
- Mattengleise und ähnliche für die Manipulation mit gefährlichen Gütern notwendige Vorkehrungen
- Überdachungen gemäß obigen Punkt 2 (Gleisrampen)
- Ausschließlich für den Betrieb der Anschlussbahn dienende Fahrzeuge, welche nur im Unternehmen bzw. im Nahbereich des Unternehmens (z.B. Bahnhofsbereich) einsetzbar sind, sowie Vorrichtungen zum Bewegen von Waggons (Seilspindelanlagen etc.); für den Streckentrieb zugelassene Fahrzeuge sind nicht förderbar
- Leasingfinanzierte Investitionen in Abhängigkeit von der Art des Leasingvertrages

Förderungsfähig sind jedenfalls – abgesehen von förderungsfähigen Tätigkeiten im Rahmen der Planung – Investitionen, die entsprechend der geltenden Rechnungslegungsvorschriften auch tatsächlich zu einer Aktivierung im – vor Ort befindlichen – Anlagevermögen der Förderungsnehmer:innen führen. Bei gesetzlich vorgeschriebenen Aktivierungsverboten oder einem Wahlrecht in Bezug auf die Aktivierung ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen.

4 Empfängerkreis/Antragsberechtigte

4.1 Allgemeine Voraussetzungen

Antragsberechtigt sind Einzelunternehmen, Personengesellschaften, Kapitalgesellschaften (öffentliche und private) sowie Genossenschaften (öffentliche und private) mit Sitz in Österreich. Die Förderungswerber:innen müssen sich jedenfalls in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen befinden und stimmen mit der Antragstellung gemäß gegenständlicher Richtlinien einer Bonitätsprüfung ausdrücklich zu. Hierfür haben die Förderungswerber:innen alle erforderlichen Unterlagen vorzulegen.

Darüber hinaus haben die Förderungswerber:innen folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Die in den gegenständlichen Richtlinien festgelegten Förderungsvoraussetzungen (siehe insbesondere Abschnitt 2.2 Übersicht über die allgemeinen und besonderen Voraussetzungen) müssen von der Förderungswerberin oder vom Förderungswerber erfüllt werden.
- Die Förderung ist nur zulässig, wenn die Realisierung des Projektes ohne Förderung aus Bundesmitteln nicht oder nicht im vorgesehenen Umfang oder nur zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt möglich wäre und die Verhältnismäßigkeit, Zumutbarkeit bzw. Tragfähigkeit im Lichte der gesamtprojektlichen Parameter gewährleistet ist.
- Die Gesamtfinanzierung des zu unterstützenden Vorhabens muss jedenfalls gesichert sein.
- Der durch die Umsetzung des Projekts resultierende Verschuldungsgrad ist in Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit, Zumutbarkeit bzw. Tragfähigkeit im Lichte der gesamtprojektlichen Parameter in Umsetzung und Betrieb zu bewerten.

Förderungswerber:innen, über deren Vermögen innerhalb der letzten drei Jahre vor Antragstellung ein Insolvenzverfahren entweder beantragt oder eröffnet bzw. mangels Masse oder kostendeckenden Vermögens abgewiesen worden ist oder die nach den Bestimmungen der Exekutionsordnung zur Abgabe eines Vermögensverzeichnisses verpflichtet wurden, sind jedenfalls nicht antragsberechtigt.

4.2 Anschlussbahnspezifische Voraussetzungen

Das antragstellende Unternehmen verpflichtet sich, ein vertraglich vereinbartes Mindesttransportvolumen zu erbringen. Bei Nichteinhaltung der Mindesttransportverpflichtung sowie im Falle der Nichterfüllung der Förderungsbedingungen besteht die generelle Verpflichtung der Förderungsnehmer:innen den Förderungsbetrag zur Gänze oder aliquot zurückzahlen.

4.3 Terminalspezifische Voraussetzungen

Grundvoraussetzung für die Antragstellung ist die Gewährleistung eines nicht diskriminierenden Betriebes der Serviceeinrichtung.

Das antragstellende Unternehmen verpflichtet sich, eine Mindestbetriebsdauer gem. Kapitel 7.2 vertraglich zu garantieren. Es besteht im Falle der Nichterfüllung der Förderungsbedingungen die generelle Verpflichtung der Förderungsnehmer:innen den Förderungsbetrag zur Gänze oder aliquot zurückzuzahlen.

Eigentümer:innen und Betreiber:innen von Terminals, die bis zur Schienenoberkante (einschließlich Oberleitung, Sicherungstechnik ...) gänzlich aus dem ÖBB-Rahmenplan finanziert werden, sind für diese Standorte im Rahmen des vorliegenden Förderprogramms nicht antragsberechtigt. Erfolgt für einen Terminalstandort bis zur Schienenoberkante (einschließlich Oberleitung, Sicherungstechnik ...) eine teilweise Finanzierung aus dem ÖBB-Rahmenplan, sind die Antragsberechtigung und Förderbedingungen vom BMK im Einzelfall zu bewerten und die maximale Fördersumme sowie die förderbaren Gewerke – unter Berücksichtigung allfälliger Empfehlungen des Förderbeirats – erforderlichenfalls zu beschränken. Eigentümer:innen und Betreiber:innen von Terminals, welche von der Republik Österreich durch das Mittelfristige Investitionsprogramm finanzielle Unterstützungen für die Finanzierung von Infrastrukturen erhalten haben, sind für die in diesen Vereinbarungen genannten Investitionen nicht antragsberechtigt.

4.4 Voraussetzungen für sonstige Anschlussbahnprojekte

Die Antragstellung für die Übernahme von Strecken des öffentlichen Bahnnetzes zum Zwecke der Nachnutzung für den Schienengüterverkehr („**Streckenübernahmen**“) setzt die behördliche Genehmigung als Anschlussbahn voraus.

Weiters besteht auch die Möglichkeit der Förderung von **Anschlussbahnen in Gewerbeparks**.

Das antragstellende Unternehmen verpflichtet sich den individuellen Förderauflagen entsprechend, ein vertraglich vereinbartes Mindesttransportvolumen zu erbringen und/oder die Strecke eine bestimmte Zeit zu betreiben (Mindestbetriebsdauer).

4.5 Anlagenwirtschaftlichkeit

Voraussetzung für die Förderung ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Betriebes der Anlagen und Einrichtungen.

Dieser Nachweis ist umfangreich und nachvollziehbar zu führen. Den vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gem. Kapitel 9 / 5. und 6. Betrauten ist jedenfalls Einblick in sämtliche erforderliche Unterlagen zu gewähren bzw. – auf Nachfrage – dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Einblick in weitere – mit dem Ansuchen mittelbar im Zusammenhang stehende – Unterlagen zu gewähren.

5 Nicht förderbare Kosten

Nicht förderungsfähig im Rahmen der gegenständlichen Richtlinien sind Kosten, die vor Antragstellung bzw. einem festgelegten Stichtag angefallen sind.

Die Einreichung um Förderung muss vor Projektbeginn, das ist der Beginn der wesentlichen Projektierungs- bzw. Realisierungsarbeiten, erfolgen. Nicht förderfähig sind jedenfalls bereits getätigte oder in Umsetzung befindliche Investitionen und Leistungen. Eine Ausnahme besteht für bei der Förderzusage bewilligte Planungskosten bis zu einem Jahr vor Einlangen des Antrages bei der Abwicklungsstelle.

Darüber hinaus gelten im Rahmen der gegenständlichen Richtlinien insbesondere folgende Investitionen und Leistungen als nicht förderfähig:

- Innerbetriebliche Transportsysteme oder Teile der selben, soweit sie nicht unmittelbar dem Umschlag dienen
- Ankauf von Grundstücken
- Gebäude, welche nicht unmittelbar im Zusammenhang mit der Umschlagstätigkeit stehen
- Reparatur/Instandsetzungs- und Instandhaltungsmaßnahmen aller Art – ausgenommen sind Instandsetzungsmaßnahmen bei Reaktivierungen und Streckenübernahmen
- Ankauf von geringwertigen Wirtschaftsgütern, so diese nicht im Anlagevermögen des antragstellenden Unternehmens aktiviert werden
- Ankauf von Vorrichtungen und Werkzeugen, welche nicht unmittelbar im Zusammenhang mit der Umschlagstätigkeit stehen
- Straßenfahrzeuge, welche nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Umschlagstätigkeit stehen
- Honorare für Expertinnen und Experten – ausgenommen sind Honorare gemäß Gewerbebeilagen der Richtlinien für Planungs- und Projektierungsleistungen bis zu 5 % der anerkannten Projektkosten (ÖNORM B 1801-1)

6 Art und Umfang der Förderung

1. Die Förderung durch die Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, erfolgt als Projektunterstützung in Form einer anteiligen Förderung der Investitionen für Anlagen und Einrichtungen in Form nicht rückzahlbarer Zuschüsse. Die anteilige Umsatzsteuer ist nicht förderungsfähig.
2. Von den vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gemäß Richtlinienbeilagen als förderungsfähig anerkannten Investitionen werden für Neu-, Ausbau und Erweiterung der Einrichtungen und Anlagen – nach Maßgabe der vorhandenen Mittel – je nach Gewerk bis zu 50 % als nicht rückzahlbarer Zuschuss gezahlt. Die Förderung wird bei Förderungszusage durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – unter Einhaltung der Höchstfördersätze gemäß Punkt 7.1. dieser Richtlinien – auf einen maximalen Auszahlungsbetrag hin begrenzt, wobei sowohl der jeweilige Maximalsatz der Einzelpositionen gemäß Richtlinienbeilage als auch ein Gesamtfördersatz nicht überschritten werden darf. Gemäß Punkt 2.2.1 beträgt dieser kumulative Gesamtfördersatz gemeinsam mit anderen Förderprogrammen

insgesamt 60%

- für Umschlagsanlagen, die sich entlang der TEN-Strecken befinden und die für eine möglichst effiziente Abwicklung des Schienengüterverkehrs entlang dieser Achsen von Bedeutung sind,
- für Investitionen von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) sowie in
- Regionalfördergebieten und Gebieten, die aus dem EU-Strukturfonds unterstützt werden, und

insgesamt 50%

- für alle anderen Förderfälle, auch im Zusammenhang mit allfälligen anderen Förderungsprogrammen.

3. Die Förderungswerber:innen sind verpflichtet, bis zum Abschluss des Förderungsvorhabens weitere Förderungen, die sie bei anderen Rechtsträgern beantragt haben bzw. von denen gewährt oder ausbezahlt wurden, bekannt zu geben.
4. Beabsichtigen auch andere Rechtsträger der Förderungswerber:innen für dieselbe Leistung, wenn auch mit anderer Zweckwidmung eine Förderung zu gewähren, haben sie sich vorher mit dem Fördergeber bzw. der Abwicklungsstelle hinsichtlich der Vorgangsweise und der jeweiligen Förderungshöhe abzustimmen (vgl. § 13 ARR 2014).
5. Das Ausmaß der Förderung wird vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie aufgrund des Ergebnisses der Projektprüfung festgelegt.
6. Zur Sicherung des Projekterfolges und allfälliger Rückforderungsansprüche können Förderungen von bestimmten Bedingungen und Auflagen sowie von der Beibringung einer Bankgarantie abhängig gemacht werden.

Die Bedingungen und Auflagen (z.B. Mindesttransportverpflichtung, siehe unter Kapitel 4.2) werden in der vertraglichen Ausgestaltung näher bestimmt.

7. Nähere Angaben über Förderungsfähigkeit von Gewerken, Anlagen und Einrichtungen sind dem Kapitel 3 bzw. der Richtlinienbeilagen zu entnehmen.
8. Die Auszahlungsmodalitäten (Tranchenanzahl und -höhe) werden zwischen dem Förderungsgeber und der Förderungsnehmerin oder dem Förderungsnehmer vereinbart und sind Teil des Vertrages.
9. Hinsichtlich leasingfinanzierter Investitionsgüter gelten die Bestimmungen gemäß § 35 ARR 2014.
10. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie behält sich vor, bei unzureichender Bonitätsbewertung des Unternehmens (Rating) oder bei drohender Nicht- oder Untererfüllung der Bedingungen und Auflagen des Vertrages die Auszahlung zurückzuhalten.

7 Weitere Förderungsbestimmungen

7.1 Förderungsbestimmungen für Anschlussbahnen

Mit Unterzeichnung des Vertrages verpflichten sich die Förderungsnehmer:innen eine jährliche Mindesttonnage über die Dauer von mindestens fünf Jahren auf der vertragsgegenständlichen Anschlussbahn umzuschlagen.

Förderungsobergrenzen, Bagatellgrenze

Im Rahmen dieses Programms beträgt der Investitionskostenzuschuss pro Projekt wie nachfolgend:

- im Falle der **Errichtung bzw. Reaktivierung einer neuen Anschlussbahn**:
 - **maximal 40 %**, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten bzw.
 - **maximal EUR 2,500.00,00**.
- im Falle der **Erweiterung einer bestehenden Anschlussbahn**:
 - **maximal 40 %**, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten bzw.
 - **maximal EUR 2,000.000,00**.
- im Falle von **Bestandsinvestitionen in eine Anschlussbahn**:
 - **maximal 40 %**, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten bzw.
 - **maximal EUR 300.000,00**.
 - Investitionen in **Umschlagsgeräte bei Umstellung auf klimafreundlichen Antrieb** (insbesondere Reachstacker udgl.) werden bis **maximal EUR 500.000,00** gefördert.

Es werden nur Projekte gefördert, bei denen der zugesagte Förderungsbetrag mindestens EUR 10.000,00 (= Bagatellgrenze) beträgt.

Neuerrichtungen von Anschlussbahnanlagen werden insbesondere dann, wenn nicht ausreichend Mittel zur Verfügung stehen („Überzeichnung“), gegenüber Erweiterungsinvestitionen bei der Mittelvergabe bevorzugt.

7.2 Förderungsbestimmungen für Terminalanlagen

Mit Unterzeichnung des Vertrages verpflichten sich die Förderungsnehmer:innen die geförderten Anlagen und Einrichtungen über eine vertraglich festzulegende Mindestdauer zu betreiben.

Förderungsobergrenzen, Bagatellgrenze

Im Rahmen dieses Programms beträgt der Investitionskostenzuschuss pro Projekt wie nachfolgend:

- im Falle der **Errichtung bzw. Erweiterung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr**:
 - **maximal 30 %**, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten bzw.
 - **maximal EUR 2,500.00,00**.

Investitionskostenzuschüsse für Bestandsinvestitionen werden nur für mobile Umschlagsgeräte mit einer Förderobergrenze von **EUR 300.000,00** gewährt.

Bestandsinvestitionen in mobile **Umschlagsgeräte bei Umstellung auf klimafreundlichen Antrieb** (insbesondere Reachstacker udgl.) werden bis **maximal EUR 500.000,00** gefördert

Es werden nur Projekte gefördert, bei denen der zugesagte Förderungsbetrag mindestens EUR 10.000,00 (= Bagatellgrenze) beträgt.

Mit Unterzeichnung des Vertrages verpflichten sich die Förderungsnehmer:innen bei einem Gesamtförderanteil die Anlagen und Einrichtungen zumindest über folgende Zeit zu betreiben:

Die vertragliche Mindestbetriebsdauer für die geförderten Anlagen und Einrichtungen wird in Abhängigkeit der Fördersätze von den angesprochenen Gewerken wie folgt festgelegt:

Förderungsanteil	Mindestbetriebsdauer (gültig für das Gesamtvorhaben)
max. 50 %	11 Jahre
max. 30 %	7 Jahre
max. 20 %	5 Jahre

Ausschlaggebend für die Mindestbetriebsdauer ist der jeweils höchste Einzelförderanteil gemäß der den Richtlinien beiliegenden Gewerketabellen.

7.3 Förderbestimmungen für Streckenübernahmen, Gewerbeparks und vergleichbare Projekte

Mit Unterzeichnung des Vertrages verpflichten sich die Förderungsnehmer:innen eine jährliche Mindesttonnage umzuschlagen und/oder die Anlagen und Einrichtungen über eine vertraglich festzulegende Mindestdauer zu betreiben [siehe Kapitel 4.4].

Förderungsobergrenzen, Bagatellgrenze

Im Rahmen dieses Programms beträgt der Investitionskostenzuschuss pro Projekt wie nachfolgend:

- im Falle der **Übernahme von Strecken aus dem öffentlichen Netz:**
 - maximal 50 %, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten bzw.
 - maximal EUR 2,500.00,00.
- im Falle der **Errichtung bzw. Erweiterung von Gleisanschlüssen für Gewerbeparks:**
 - maximal 50 %, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten bzw.
 - maximal EUR 2,500.00,00.

Es werden nur Projekte gefördert, bei denen der zugesagte Förderungsbetrag mindestens EUR 10.000,00 (= Bagatellgrenze) beträgt.

7.4 Allgemeine Förderbestimmungen

1. Vor Ablauf der unter Kapitel 7.2 genannten Fristen sind die Vermietung oder Verpachtung der Anlagen oder von Anlagenteilen, welche Gegenstand der Förderung waren, oder sonstige Verwertung derselben bzw. die Veräußerung sowie Zweckänderung (auch Stilllegung) nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Zustimmung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zulässig.

Oben angeführte geplante oder beabsichtigte Änderungen sind dem Förderungsgeber jedenfalls zur weiteren Entscheidung unaufgefordert zur Kenntnis zu bringen.

Vermietung, Verpachtung und sonstige Verwertung ohne schriftliche Zustimmung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie begründen einen sofortigen Rückforderungsanspruch der Republik Österreich.

2. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet auf dieser Basis über die Zustimmung zur oben angeführten Vermietung, Verpachtung, Veräußerung oder sonstige Verwertung. Anzustreben ist jedenfalls die Übernahme aller aus dem Förderungstitel durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ableitbaren Rechte und Pflichten durch die neuen Betreiber:innen.

Davon kann in begründeten Fällen Abstand genommen werden. Diese Fälle bedürfen jedenfalls der Genehmigung durch die Leitung der Sektion II des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

3. Werden Anlagen und Einrichtungen oder wesentliche, betriebsnotwendige Teile davon vor Ablauf der vertraglich vereinbarten Bindungsfrist stillgelegt, oder einem anderen als dem vereinbarten Zweck zugeführt, ist vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ein Rückforderungsanspruch für die Förderung der Höhe nach festzusetzen. Die Verzugszinsen richten sich nach Kapitel 10 / Punkt 3.

Für Immobilienvermögen orientiert sich der Rückforderungsanspruch – linear anteilig – an der Bindungsfrist (vertraglich vereinbarte Mindestbetriebsdauer).

Für vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unterstütztes Mobiliarvermögen, wie etwa Umschlagseinrichtungen, ist die Höhe des Rückforderungsanspruchs durch Sachverständige festzulegen.

Diese Rückforderungsverpflichtung ist auf Verlangen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie durch die Förderungsnehmer:innen unmittelbar – längstens jedoch binnen von 3 Wochen ab Eingang – mittels Bankbürgschaft oder gleichwertigen Sicherheiten dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gegenüber abzusichern.

4. Die Förderungsnehmer:innen verpflichten sich, dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie regelmäßig, zumindest aber jährlich umschlagsrelevante Kennzahlen gemäß den vertraglichen Vereinbarungen zur Verfügung zu stellen. Zuwiderhandeln begründet ebenfalls – sinngemäß wie in 3. – einen sofortigen Rückforderungsanspruch der Republik Österreich.

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie verpflichtet sich im Gegenzug, diese Daten vertraulich zu behandeln und etwaige Veröffentlichungen nur mit Zustimmung und in Absprache mit der Förderungsnehmerin oder dem Förderungsnehmer vorzunehmen.

5. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Fördergeber behält sich vor, im Bedarfsfall projektspezifische Auflagen bzw. besondere Förderungsbedingungen im Förderungsvertrag festzulegen.

8 Betrieb der Anlagen

8.1 Allgemeine Bestimmungen zum Betrieb der Infrastruktur

Verpflichtung zum Substanzerhalt der Anlagen

Die Förderungsnehmer:innen verpflichten sich vertraglich zur Erhaltung der Substanz der förderungsgegenständlichen Anlagen, insbesondere zur Durchführung regelmäßiger Wartung und Instandhaltung. Die Vorlage entsprechender Aufzeichnungen und Nachweise können im Bedarfsfall verlangt werden.

8.2 Betrieb der Terminalinfrastruktur

Grundvoraussetzung für die Antragstellung ist die im Antrag beigefügte Erklärung, während der vertraglich festgesetzten Mindestbetriebsdauer einen – dem öffentlichen Interesse entsprechenden – nicht diskriminierenden Zugang zur Einrichtung gemäß Kapitel 2.1.2 in zumutbarem Ausmaß jedenfalls zu gewährleisten. Diese Erklärung ist für den Fall der Einrichtung von Besitz- und Betriebsgesellschaften jedenfalls von beiden Gesellschaften für ihren jeweiligen Wirkungsbereich abzugeben.

Dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie obliegt es in diesem Zusammenhang, diesen nicht diskriminierenden Zugang zu den Anlagen und Einrichtungen zu überwachen bzw. auf Antrag oder Zuruf Dritter den behaupteten Verstößen nachzugehen und diese gegebenenfalls abzustellen. Bei wiederholt vorgefallenen Verstößen liegt es im Ermessen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, sinngemäß nach Kapitel 7.4 / 3. einzuschreiten.

Die aktuellen Tarifsysteme samt Zugangs- und Nutzungsmodalitäten müssen marktkonform sein, geeignet veröffentlicht werden und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf Nachfrage bekannt gegeben werden.

9 Nationale Rechtsgrundlagen, Verfahren und Ablauf

Soweit in diesen Sonderrichtlinien auf nationales Recht oder Recht der Europäischen Union verwiesen wird, sind diese Normen immer in der geltenden Fassung anzuwenden.

1. Die gegenständlichen Richtlinien stellen Sonderrichtlinien im Sinne des § 5 Abs. 2 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014) dar.
2. Der Abschluss der entsprechenden Förderverträge mit den Förderungsnehmerinnen und Förderungsnehmern erfolgt im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung unter Berücksichtigung der Abschnitte 6, 7 und 8 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014).
3. Die Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014) sind bei der Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln subsidiär anzuwenden.
4. Die Behandlung des Förderungsansuchens erfolgt federführend durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.
5. Die Förderungsentscheidung liegt ausschließlich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Mit Teilen der operativen Antragsprüfung, insbesondere im fachtechnischen Bereich, und der Erarbeitung einer Stellungnahme für das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH als Abwicklungsstelle betraut werden.

Mit der Zielsetzung der Erörterung, Abgrenzung und Zuordnung sowie Empfehlung der in den Instrumentarien „Anschlussbahn- und Terminalförderung“ eingereichten

Förderungsfälle sowie zur allgemeinen Beratung relevanter, mit diesem Aufgabenbereich in Zusammenhang stehender Themenbereiche wird der „*Beirat für die Abwicklung der Anschlussbahn- und Terminalförderung*“ als ein Gremium unter der Leitung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) eingesetzt.

Die Besetzung des Beirates erfolgt auf Einladung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie an relevante Einzelpersonen mit Expertenwissen in dem Bereich Anschlussbahnen und Terminals.

6. Ein Anspruch auf die Gewährung von Förderungen im Rahmen der gegenständlichen Richtlinien besteht nicht. Die über den Förderungsantrag entscheidende Stelle im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sektion II, kann die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH als Abwicklungsstelle nach Entscheidung mit der Behandlung des Antrages auf Förderung beauftragen. Eine Ablehnung erfolgt, nach Entscheidung durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, schriftlich unter Angabe der Gründe und ist nicht anfechtbar.
7. Eine Förderzusage, welche mit bestimmten Auflagen zur Sicherung des Projekterfolges verbunden sein kann, erfolgt schriftlich und bedarf der Annahme durch die Förderungswerber:innen. Mit Annahme der Förderungszusage haben die Förderungswerber:innen die vertraglich vorgesehenen Verpflichtungen zu übernehmen.
8. Voraussetzung der Auszahlung des Förderbetrages bzw. des Restbetrages ist die Vorlage der erforderlichen und vereinbarten Unterlagen bzw. die Abrechnung des Projektes und der Nachweis der Erfüllung der sonstigen Förderungsauflagen und Bedingungen.
9. Werden die vorgesehenen förderfähigen Projektkosten unterschritten und sind die Förderungsvoraussetzungen weiterhin gegeben, verringert sich die Förderung aliquot. Dies ist der Förderungsnehmerin oder dem Förderungsnehmer schriftlich mitzuteilen.

10. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann überdies – wenn es im Rahmen seines Ermessens als notwendig erachtet wird – weitere Fachabteilungen bzw. Externe, wie den *„Beirat für die Abwicklung der Anschlussbahn- und Terminalförderung“*, in die Antragsabwicklung miteinbeziehen.

11. Aufgabe des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist es jedenfalls – abgesehen von der Finanzmittelsteuerung im Rahmen der Antragsabwicklung – ein einheitliches Verfahren sicher zu stellen und – auf Wunsch – der Förderungswerberin oder des Förderungswerbers die Entscheidungen ausführlich darzulegen.

10 Weitere Verpflichtungen der Förderungsnehmer:innen

1. Die Förderungsnehmer:innen sind verpflichtet, während eines bestimmten Zeitraums ein vertraglich vereinbartes Mindesttransportvolumen (der Anschlussbahn) und/oder eine Mindestbetriebsdauer (für Terminals bzw. Anschlussbahnen bei Streckenübernahme/Gewerbeparks) zu garantieren. Es besteht die generelle Verpflichtung der Förderungsnehmer:innen im Falle der Nichterfüllung der Förderungsbedingungen den Förderungsbetrag zur Gänze oder aliquot zurückzuzahlen.
2. Die Förderungsnehmer:innen sind verpflichtet, alle Ergebnisse, welche die Erreichung des Förderungszweckes verzögern oder unmöglich machen, unverzüglich dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie anzuzeigen.
3. Die Förderungsnehmer:innen sind verpflichtet, die Förderung – unbeschadet der Geltendmachung weitergehender gesetzlicher Ansprüche – über Aufforderung der beauftragten Stelle [siehe Kapitel 9 / 6.] gem. den im Kapitel 7 dargelegten Verfahren betreffend Rückforderungsansprüche bzw. Besicherung gem. Festlegung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zurückzuzahlen bzw. werden zugesicherte, aber nicht ausbezahlte Förderungen eingestellt, wenn folgende, allgemeine über das Kapitel 7 hinausgehende oder ergänzende Bestimmungen für die Rückforderung vorliegen, nämlich:
 - 3.1. Organe oder Beauftragte des Bundes bzw. der Beauftragten Stelle [siehe Kapitel 9 / 6.] oder der Europäischen Union über wesentliche Umstände unrichtig oder unvollständig unterrichtet worden sind,
 - 3.2. vorgesehene Berichte nicht erstattet oder Nachweise nicht erbracht oder erforderliche Auskünfte nicht erteilt worden sind, sofern in diesen Fällen eine schriftliche, entsprechend befristete oder den ausdrücklichen Hinweis auf die Rechtsfolge der Nichtbefolgung enthaltende Mahnung erfolglos geblieben ist,

sowie sonstige in diesen Sonderrichtlinien vorgesehene Mitteilungen unterlassen wurden,

- 3.3. die unverzügliche Meldung von Ereignissen, welche die Durchführung des geförderten Vorhabens verzögern oder unmöglich machen oder dessen Abänderung erfordern würde, unterblieben ist,
- 3.4. die Förderungsnehmer:innen die ausbedungene Eigenleistung nicht erbringen oder diese aus anderen Förderungen des Bundes oder anderer Rechtsträger einschließlich anderer Gebietskörperschaften finanziert wird,
- 3.5. die Förderungsnehmer:innen vorgesehene Kontrollmaßnahmen be- oder verhindern oder die Berechtigung zur Inanspruchnahme einer Förderung innerhalb des für die Aufbewahrung von Unterlagen vorgesehenen Zeitraumes nicht mehr überprüfbar ist,
- 3.6. die Förderungsmittel ganz oder teilweise widmungswidrig verwendet worden sind,
- 3.7. das Vorhaben nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt worden ist oder durchgeführt werden kann,
- 3.8. von den Organen der Europäischen Union die Aussetzung und/oder Rückforderung verlangt wird,
- 3.9. das Abtretungs-, Anweisungs- Verpfändungs- und sonstige Verfügungsverbot nicht eingehalten wurde,
- 3.10. die Bestimmungen des Gleichbehandlungsgesetzes, von einem geförderten Unternehmen nicht beachtet wurden,
- 3.11. das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz oder das Diskriminierungsverbot gemäß § 7b Bundes-Behinderteneinstellungsgesetz nicht berücksichtigt wird,
- 3.12. sonstige Förderungsvoraussetzungen, Bedingungen und Auflagen, insbesondere solche, die die Erreichung des Förderungszweckes sichern sollen, von der Förderungswerberin oder dem Förderungswerber nicht eingehalten wurden.

Der Rückzahlungsbetrag wird vom Tag der Auszahlung der Förderung an mit 4 vH pro Jahr unter Anwendung der Zinseszinsmethode verzinst. Liegt dieser Zinssatz unter dem von der Europäischen Union für Rückforderungen festgelegten Zinssatz, ist der von der Europäischen Union festgelegte heranzuziehen.

Für den Fall eines Verzuges bei der Rückzahlung der Förderung ist bei Verzug von Unternehmen der Rückforderungsbetrag mit 9,2 Prozentpunkten über dem jeweils geltenden Basiszinssatz pro Jahr ab Eintritt des Verzuges zu verzinsen, andernfalls mit 4 Prozentpunkten über dem jeweils geltenden Basiszinssatz, mindestens jedoch 4 vH. Der Basiszinssatz, der am ersten Kalendertag eines Halbjahres gilt, ist für das jeweilige Halbjahr maßgebend.

Nachträglich gewährte Förderungen (Zuschüsse oder sonstige Zuwendungen) anderer Rechtsträger (§ 25 Abs. 7 ARR 2014), die im eingereichten/genehmigten Förderungsansuchen nicht oder nicht in diesem Ausmaß enthalten waren, sind auf der gleichen Kostenstelle (oder in einer ähnlichen Form eindeutig) wie die Ausgaben zu verbuchen, im Rahmen der Abrechnung des Projekts / Vorhabens zu berücksichtigen und reduzieren die förderfähigen Gesamtkosten des Projekts / Vorhabens.

4. Die Förderungsnehmer:innen haben im Förderantrag anzugeben (§§ 17, 18 ARR 2014),
 - 4.1. welche Förderungen aus öffentlichen Mitteln einschließlich EU-Mitteln der Förderungsnehmer:innen in den letzten drei Jahren vor Einbringung des Förderungsansuchens für dieselbe Leistung, wenn auch mit verschiedener Zweckwidmung, gewährt wurden
 - 4.2. um welche Förderungen die Förderungsnehmer:innen bei einer anderen haushaltsführenden Stelle des Bundes oder einem anderen Rechtsträger einschließlich anderer Gebietskörperschaften und der Europäischen Union angesucht haben, über die Gewährung aber noch nicht entschieden wurde oder noch ansuchen wollen,
 - 4.3. dass kein gesetzlicher Ausschlussgrund vorliegt.

5. Datenschutz

Die Förderungswerber:innen haben sowohl im Förderungsansuchen als auch im Förderungsvertrag zur Kenntnis zu nehmen, dass die haushaltsführende Stelle und die Abwicklungsstelle als Dienstleister berechtigt sind,

- 5.1. die im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung des Vertrages anfallenden personenbezogenen Daten zu verwenden, wenn dies für den Abschluss und die Abwicklung des Förderungsvertrages, für Kontrollzwecke und die Wahrnehmung der der haushaltsführenden Stelle gesetzlich übertragenen Aufgaben erforderlich ist;
- 5.2. die für die Beurteilung des Vorliegens der Förderungsvoraussetzungen und zur Prüfung des Verwendungsnachweises (8. Abschnitt) erforderlichen personenbezogenen Daten über die von ihnen selbst erteilten Auskünfte hinaus auch durch Rückfragen bei den in Betracht kommenden anderen Organen des Bundes oder bei einem anderen Rechtsträger, der einschlägige Förderungen zuerkennt oder abwickelt, oder bei sonstigen Dritten zu erheben und an diese zu übermitteln, sowie Transparenzportalabfragen gemäß § 32 Abs. 5 Transparenzdatenbankgesetz 2012 durchzuführen.

Die Förderungswerber:innen nehmen zur Kenntnis, dass es dazu kommen kann, dass Daten insbesondere an Organe und Beauftragte des Rechnungshofes (insbesondere gemäß § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 1 und § 13 Abs. 3 des Rechnungshofgesetzes 1948, BGBl. Nr. 144), des Bundesministeriums für Finanzen (insbesondere gemäß § 47 und §§ 57 bis 61 Bundeshaushaltsgesetz 2013 sowie § 14 ARR 2014) und der Europäischen Union nach den EU-rechtlichen Bestimmungen übermittelt oder offengelegt werden müssen.

Sofern eine über Absatz 1 und 2 hinausgehende Datenverwendung, die keine Voraussetzung für den Abschluss und die Abwicklung der Förderung ist, erforderlich und die Datenverwendung nicht ohnedies zulässig ist, ist auszubedingen, dass gemäß § 8 Absatz 1 Z 2 DSG bzw. Art 6 (1) a DSGVO, die Förderungswerber:innen ausdrücklich zustimmen, dass die Daten von der haushaltsführenden Stelle oder der Abwicklungsstelle als Auftragsdatenverarbeiterin für diese zusätzlichen Zwecke verwendet werden können. In der Zustimmungserklärung ist anzuführen, welche Daten zu welchem Zweck verwendet werden können. Ein Widerruf dieser

Zustimmungserklärung durch die Förderungswerber:innen ist jederzeit zulässig. Zu seiner Wirksamkeit muss er gegenüber der haushaltsführenden Stelle oder der Abwicklungsstelle schriftlich erklärt werden. Die weitere Verwendung der Daten wird unverzüglich nach Einlangen des Widerrufs bei der haushaltsführenden Stelle oder der Abwicklungsstelle unbeschadet bestehender gesetzlicher Übermittlungspflichten eingestellt.

6. Gerichtsstand

Als Gerichtsstand in allen aus der Gewährung einer Förderung entstehenden Rechtsstreitigkeiten ist das sachlich zuständige Gericht in Wien vorzusehen. Der Republik Österreich bleibt es vorbehalten, die Förderungsnehmer:innen auch bei ihrem allgemeinen Gerichtsstand zu belangen.

Sämtliche Verpflichtungen unterliegen dem materiellen und prozessualen Recht der Republik Österreich unter Ausschluss des Kollisionsrechtes und des UN-Kaufrechtes.

11 Kontrolle, Auszahlung und Evaluierung

11.1 Kontrolle

Die Förderungsnehmer:innen haben der Abwicklungsstelle einen aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis bestehenden Verwendungsnachweis vorzulegen. Die Detailanforderungen werden im Förderungsleitfaden geregelt. Es sind die Bestimmungen §§ 40 bis 42 ARR 2014 zu berücksichtigen.

Die Auszahlung der Förderung erfolgt nach Prüfung durch die Abwicklungsstelle nach dem im Förderungsvertrag festgelegten, am Projektfortschritt orientierten Zeitplan.

Um Mehrfachförderungen auszuschließen (wie im § 17 Abs. 2 ARR 2014 vorgesehen), erfolgen regelmäßige Abfragen in der Transparenzdatenbank des Bundes (TDBG 2012). Zusätzliche Kontrollmaßnahmen sind dem Förderungsleitfaden zu entnehmen.

11.2 Auszahlung

Die Auszahlung der Förderung ist nur insoweit und nicht eher vorzunehmen, als sie zur Leistung fälliger Zahlungen durch die Förderungsnehmer:innen für die geförderte Leistung entsprechend dem Förderungszweck benötigt wird und darf nur an die Förderungsnehmer:innen oder an andere im Förderungsvertrag ausdrücklich genannte natürliche oder juristische Personen oder Personengesellschaften erfolgen.

Die Auszahlung der Förderung für eine Leistung, die sich über einen längeren Zeitraum erstreckt, kann der voraussichtlichen Bedarfslage entsprechend grundsätzlich in pauschalier-ten Teilbeträgen und mit der Maßgabe vorgesehen werden, dass ein weiterer Teilbetrag erst dann ausgezahlt wird, wenn ein Verwendungsnachweis über den jeweils bereits ausbezahlten Teilbetrag erbracht worden ist, wobei die Auszahlung von mindestens 10 % des insgesamt zugesicherten Förderungsbetrages grundsätzlich erst nach erfolgter Abnahme des abschließenden Verwendungsnachweises vorzubehalten ist.

Bei der Festlegung der Auszahlungstermine ist auch auf die Verfügbarkeit der erforderlichen Bundesmittel und bei von der EU kofinanzierten Leistungen auf die Bereitstellung der entsprechenden EU-Mittel Bedacht zu nehmen.

Sofern dies mit der Eigenart der Förderung vereinbar ist, hat die Abwicklungsstelle überdies auszubedingen, dass die Auszahlung einer Förderung aufgeschoben werden kann, wenn und solange Umstände vorliegen, welche die ordnungsgemäße Durchführung der Leistung nicht gewährleistet erscheinen lassen (§ 43 Abs. 4 ARR 2014).

Wurde eine Förderung wegen Nichterfüllung der für ihre Auszahlung vorgesehenen Voraussetzungen mit Ablauf des Finanzjahres, für das die Förderungszusage abgegeben wurde, zur Gänze oder teilweise nicht ausbezahlt, darf die Abwicklungsstelle die Wirksamkeit der Förderungszusage bis zum Ablauf des nächstfolgenden Finanzjahres verlängern, wenn die Ausführung der Leistung ohne Verschulden der Fördernehmer:innen eine Verzögerung erfahren hat und die Förderungswürdigkeit der Leistung weiterhin gegeben ist. Wenn die Fördernehmer:innen in einem oder mehreren Jahren ihre jährliche Mindesttonnage gemäß Punkt 7.1 erster Absatz oder ihre vertraglich festgelegte Mindestbetriebsdauer gemäß Punkt 7.2 ohne ihr Verschulden nicht erfüllen, bedeutet dies insbesondere, dass die Abwicklungsstelle für jedes dieser Jahre die Mindesttonnageverpflichtung gemäß Punkt 7.1 oder Betriebspflicht gemäß Punkt 7.2 – in Abstimmung mit dem BMK – um je ein weiteres Jahr verlängern kann, sofern die Förderungswürdigkeit der Leistung weiterhin gegeben ist.

Es gelten außerdem die Bestimmungen der §§ 39 bis 45 ARR 2014.

11.3 Evaluierung

Die Abwicklungsstelle nimmt während des Projektzeitraumes ein laufendes Monitoring vor. Eine zusammenfassende Evaluierung dieser Programmperiode erfolgt nach Abschluss sämtlicher Projekte, die im Zeitraum 2022-2026 auf Basis dieser Sonderrichtlinien durchgeführt wurden, an Hand der in diesen Sonderrichtlinien festgelegten Ziele und Indikatoren (vgl. § 44 Abs. 1 ARR 2014). Das Ziel der Verlagerung von Transportmengen von der Straße auf die Schiene wird im Rahmen der Evaluierung gemessen. Als messbare Indikatoren werden die Anträge, geförderte Projekte, Förderquoten sowie die Transportverpflichtungen bzw. tatsächlich verlagerte Mengen (und damit verbundene CO₂-Einsparungen) in der Evaluierung dargestellt.

Hinsichtlich der Evaluierung des gesamten Förderungsprogramms wird auf die Allgemeinen Rahmenrichtlinien 2014 § 44 Abs. 2 verwiesen.

Details zu den Mitwirkungspflichten der Förderungsnehmer:innen werden im Förderungsleitfaden geregelt.

Die Förderungsnehmer:innen sowie die Abwicklungsstelle sind verpflichtet, alle die Förderung betreffenden Aufzeichnungen und Unterlagen zehn Jahre nach Erfüllung aller Verpflichtungen, welche aus dem Fördervertrag resultieren (inklusive vertraglich vereinbarter Transportverpflichtung bzw. Mindestbetriebsdauer), sicher und überprüfbar aufzubewahren.

12 Einreichung des Ansuchens

Die Förderungsansuchen sind unter Verwendung der Formsätze und Richtlinienbeilagen schriftlich nach Begebung der thematischen Ausschreibung an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zu übermitteln.

Einreichunterlagen

Ein vollständiger Förderantrag besteht in der Regel aus dem Antragsformular sowie den erforderlichen Anhängen. 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 gegenständlichen Einreichungen sind folgende Dokumente in elektronischer Form erforderlich:

- Antragsformular entsprechend der Projektart
- Beilagen zum Antrag (laut Antragsformular)

Die entsprechenden Unterlagen und Informationen stehen auf den Websites des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ([bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)) und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ([schig.com](https://www.schig.com)) zum Download bereit.

13 Inhalte des Förderungsvertrages

Im Falle der Gewährung einer Förderung wird ein Förderungsvertrag unter Berücksichtigung der Vorgaben der Allgemeinen Rahmenrichtlinien 2014, § 24 Abs. 1 Inhalte des Fördervertrags bzw. § 24 Abs. 2 Förderungsbedingungen, errichtet. Die Abwicklungsstelle erstellt diese Förderungsverträge in Übereinstimmung mit dem Abwicklungsvertrag.

Die vorliegenden Sonderrichtlinien bilden einen integralen Bestandteil des Förderungsvertrages. Bestimmungen der Richtlinien, die sich nur an die Abwicklungsstelle richten, haben für die Förderungswerber:innen informativen Charakter. Von diesen Sonderrichtlinien oder vom Fördervertrag abweichende mündliche oder schriftliche Festlegungen sind unwirksam.

14 Inkrafttreten der Richtlinien

Inkrafttreten

Diese Richtlinien treten am 01. 01. 2023 in Kraft.

Diese Richtlinien treten am 31. 12. 2027 außer Kraft.

15 Kontakte/Antragstellung

Fördergeber

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

Sektion II – Mobilität

Abteilung II/5 – Güterverkehr

Radetzkystraße 2

1031 Wien | Österreich

ii5@bmk.gv.at

bmk.gv.at

Abwicklungsstelle

Die mit der Abwicklung der Beihilfe beauftragte Stelle ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.

Kontakte für Förderungswerber:innen, nähere Informationen über dieses Förderungsprogramm, Beratung und Auskünfte bezüglich des Abschlusses der Vereinbarung ist unter folgendem Kontakt möglich:

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Abteilung Förderungen und Register & Qualitätsmanagement

Abwicklungsstelle Anschlussbahn- und Terminalförderung

Austria Campus 2 | Jakov-Lind-Straße 2, Stiege 2, 4. OG

1020 Wien | Österreich

schig.com / atf@schig.com

Anhang

Anschlussbahn

- Richtlinienbeilage 1 – Anschlussbahnen (ASB):
Spezifikation der Zuwendungsfähigkeit der Investitionen
Ebenfalls auf Streckenübernahmen und Gewerbeparks anwendbar.

Terminal

- Richtlinienbeilage 2 – Intermodale Umschlagsanlagen (T):
Spezifikation der Zuwendungsfähigkeit der Investitionen

Bestandsinvestitionen

- Richtlinienbeilage 3 – Bestandsinvestitionen (BS):
Spezifikation der Zuwendungsfähigkeit der Investitionen

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at