

Sonderrichtlinien

Förderungsprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich 2023 bis 2027 sowie zur Gewährung von Förderungen für Schienenverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“, für die in Österreich Wegegelt an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG entrichtet wird

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Abteilung II/2 Infrastrukturfinanzierung – ökonomische Angelegenheiten der Eisenbahn
Wien, 2025. Stand: 8. Januar 2025

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an
ii2@bmk.gv.at.

Inhalt

1 Präambel, Rechtsgrundlagen, Ziele und Laufzeit.....	4
1.1 Präambel.....	4
1.2 Rechtsgrundlagen	5
1.3 Ziele	6
1.4 Laufzeit des Förderungsprogramms	7
2 Förderung für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich 2023 bis 2027 (SGV-Subprogramm Säule 1)	8
2.1 Begriffsbestimmungen	8
2.2 Gegenstand und Art der Förderung, Förderungswerber	10
2.3 Förderungsvoraussetzungen und Förderungsbemessung	11
2.4 Verfahren.....	13
2.5 Bestimmungen zum Förderungsvertrag.....	16
3 Förderung für Schienenverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“, für die in Österreich Weegeentgelt an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG entrichtet wird (SGV-Subprogramm Säule 2)	20
3.1 Begriffsbestimmungen	20
3.2 Gegenstand und Art der Förderung, Förderungswerber	21
3.3 Förderungsvoraussetzungen und Förderungsbemessung	21
3.4 Verfahren.....	22
3.5 Bestimmungen zum Förderungsvertrag.....	24
4 Gemeinsame Bestimmungen	28
4.1 Allgemeine Bestimmungen.....	28
4.2 Förderungsabwicklungsstelle	31
4.3 Kontrolle und Evaluierung	31
4.4 Schlussbestimmungen und Geltungsdauer	32
Anhang 1 Bestimmungen zum Einzelwagenverkehr	33
Anhang 2 Bestimmungen zum unbegleiteten Kombinierten Verkehr.....	35
Anhang 3 Bestimmungen zur Rollenden Landstraße	39
Anhang 4 Bestimmungen zum Subprogramm zur Gewährung von Förderungen für Schienenverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“, für die in Österreich Weegeentgelt an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG entrichtet wird.....	41
Tabellenverzeichnis.....	43

1 Präambel, Rechtsgrundlagen, Ziele und Laufzeit

1.1 Präambel

Die Republik Österreich weist einen traditionell vergleichsweise hohen Modal Split zugunsten des Verkehrsträgers Schiene auf. Auch zukünftig strebt die österreichische Verkehrspolitik eine Sicherstellung dieses hohen Schienenanteils am gesamten Verkehrsaufkommen und insbesondere eine konstante Verkehrsverlagerung zum Schienengüterverkehr an. Die sensiblen Landschafts- und Lebensräume der österreichischen Alpenregionen sind von den großen alpenquerenden Verkehrsströmen stark betroffen und die Bevölkerung sollte vor den gegebenen negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs, wie die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, Lärm sowie Staus, möglichst geschützt werden. Darüber hinaus kann durch diese Zielsetzung auch ein Beitrag zum Erreichen der gemeinsamen europäischen Klimaziele (Vision/Road Map 2050: Reduzierung von 20% CO₂-Emissionen) geleistet werden.

In der Mitteilung der Kommission betreffend gemeinschaftliche Leitlinien¹ für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen werden bei Vorliegen bestimmter, genau definierter Voraussetzungen Beihilfen an Eisenbahnunternehmen als mit dem Unionsrecht vereinbar angesehen.

Im Rahmen der gegenständlichen Förderungen sollen insbesondere jene Produktionsformen unterstützt werden, durch die bereits bisher ein großer Anteil an umweltfreundlichen Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbracht wurde, die aber aufgrund der gegenüber dem Straßengüterverkehr höheren systemimmanenten Kosten ohne öffentliche Unterstützung nicht bzw. nicht in ausreichendem Ausmaß zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können. Um den verkehrspolitisch erwünschten hohen Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auch hinkünftig sicherzustellen, sind daher im Rahmen der vorliegenden Richtlinien

¹ Mitteilung der Kommission über gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07)

Förderungen für Schienengüterverkehrsleistungen in folgenden Produktionsformen vorgesehen:

1. Einzelwagenverkehr (EWV),
2. unbegleiteter Kombiniertes Verkehr (UKV) und
3. Rollende Landstraße (RoLa).

Zusätzlich zur bisher bestehenden klassischen Förderung von Schienengüterverkehrsleistungen (bisherige SGV Förderung: 1. Säule) wird angesichts der Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf den Schienenverkehr im Anschluss an den Anwendungsbereich der EU-Verordnung 2020/1429 (Verordnung zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs) von Bundesseite als weitere Fördermöglichkeit eine Wegeentgeltförderung für Schienenverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ (2. Säule) angeboten. Zielsetzung dieser Wegeentgeltförderung für Schienenverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ ist es, die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr auch nach Auslaufen des Anwendungsbereichs der EU-Verordnung 2020/1429, auf deren Grundlage das Wegeentgelt in Österreich im Güterverkehr ab März 2020 ausgesetzt war, weiterhin durch eine Wegeentgeltförderung ab 1. Jänner 2024 in Höhe von 100% der Entgeltkomponenten Zugkilometerentgelt und Bruttotonnenkilometerentgelt des Wegeentgelts kostenmäßig zu entlasten.

Diese Förderungen können grundsätzlich von sämtlichen geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen, die derartige Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich anbieten (bzw. ein derartiges Angebot beabsichtigen), genutzt werden. Es besteht jedoch kein Rechtsanspruch auf die Gewährung einer Förderung.

1.2 Rechtsgrundlagen

Artikel 1 – Nationale Grundlage

1. Die gegenständlichen Richtlinien für die Gewährung von Förderungen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen sowie Schienenverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“, für die in Österreich Wegeentgelt an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG entrichtet wird stellen Sonderrichtlinien im Sinn des § 5 Abs. 2 der Allgemeinen

Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014), BGBl. II 208/2014, dar.

2. Die Gewährung dieser Förderungen erfolgt unter Berücksichtigung des 6. Abschnitts der ARR 2014 im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung durch Verträge, die zwischen dem BMK (als Förderungsgeber) und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU – als Förderungsempfänger) geschlossen werden.
3. Die ARR 2014 sind bei der Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen jedenfalls subsidiär anzuwenden.

Artikel 2 – EU-rechtliche Grundlage

1. Artikel 93 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sieht vor, dass Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, mit dem EU-Primärrecht vereinbar sind.
2. Gemäß der Mitteilung der Kommission 2008/C 184/07 vom 22.7.2008 betreffend gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen² sind u.a. Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur sowie zur Verringerung der externen Kosten, die notwendig und verhältnismäßig sind und somit den Wettbewerb nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, gemäß Artikel 93 AEUV als mit dem Unionsrecht vereinbar anzusehen.

1.3 Ziele

Artikel 3

1. Eine wesentliche verkehrspolitische Zielsetzung stellt die Sicherstellung des bestehenden und im europäischen Vergleich (Österreich 27,5 %³; EU-weiter Schnitt ca. 18 %) hohen Anteils der Schiene im gesamten Güterverkehr in Österreich dar. Dies ist insbesondere im Bereich des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit ein prioritärer Ansatzpunkt der österreichischen Verkehrspolitik. Die Ziele inklusive Evaluierung der Zielerreichung sind in der wirkungsorientierten Folgenabschätzung (WFA) zum „Förderprogramm SGV-Plus“ festgelegt. Das „Förderprogramm SGV-Plus“

² Amtsblatt der Europäischen Union 2008/C 184/07

³ Berechnung Statistik Austria für das Jahr 2020

trägt dem Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" (UG 41, BVA) bei. Die Zielerreichung wird über den Modal Split-Anteil der Schiene im Güterverkehr gemessen, der zumindest 27,5 % betragen soll und sich jährlich steigern soll, um gemäß Mobilitätsmasterplan 2030 bzw. dessen Umsetzungsstrategie Masterplan Güterverkehr bis zum Jahr 2040 den Zielwert von 34 % zu erreichen.

2. Ein großer Anteil der in Österreich erbrachten Schienengüterverkehrsleistungen erfolgt in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs und der Rollenden Landstraße. Diese Produktionsformen stehen hinsichtlich deren Beförderungseinheiten, Beförderungsstrukturen und Markteigenschaften im unmittelbaren Wettbewerb zum Straßengüterverkehr.

1.4 Laufzeit des Förderungsprogramms

Artikel 4

Das Förderungsprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich 2023 bis 2027 sowie zur Gewährung von Förderungen für Schienenverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“, für die in Österreich Wegeentgelt an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG entrichtet wird, läuft vom 01.01.2023 bis einschließlich 31.12.2027.

2 Förderung für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich 2023 bis 2027 (SGV-Subprogramm Säule 1)

2.1 Begriffsbestimmungen

Artikel 5 – Begriffsbestimmungen

1. Im Sinne der gegenständlichen Richtlinien werden unter den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs und der Rollenden Landstraße grundsätzlich folgende Beförderungstechniken verstanden:

a) Einzelwagenverkehr (EWW):

Der Begriff Einzelwagenverkehr bezeichnet die Schienenbeförderung eines oder mehrerer beladener Schienenfahrzeuge für die Güterbeförderung, die nicht in Form von Ganzzügen erfolgt.

b) Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr (UKV):

Der Begriff unbegleiteter Kombiniertes Verkehr bezeichnet jene Transporttechnik,

- bei der es zu keinem Umschlag des transportierten Gutes selbst, sondern zu einem Umschlag der intermodalen Transporteinheit (ITE) (z.B. Container, Wechelaufbau, Sattelaufleger, Mobiler oder ACTS-Container) kommt,
- der überwiegende Teil der zurückgelegten Transportstrecke mit der Eisenbahn bewältigt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird und
- die ITE nicht von einem Fahrer begleitet werden.

c) Rollende Landstraße (RoLa):

Der Begriff Rollende Landstraße bezeichnet die Beförderung von Lastkraftwagen auf Zügen unter Verwendung von Niederflurwagen mit durchgehender Ladefläche, wobei die Lastkraftwagen selbst auf den Zug auffahren bzw. von diesem herunterfahren.

Unter welchen Voraussetzungen diese Produktionsformen als förderungswürdig im Sinne der vorliegenden Förderungs-Richtlinien eingestuft werden, ist den detaillierten Definitionen gemäß Anhängen 1 bis 3 zu entnehmen.

2. Im Sinne der gegenständlichen Richtlinien gilt weiters als:

- a) **Abwicklungsstelle:** eine Einrichtung, die die Abwicklung, Kontrolle und Abrechnung der Förderungsverträge im Auftrag des BMK durchführt;
- b) **BMK:** das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie;
- c) **Eisenbahn(verkehrs)unternehmen:** jedes nach der Richtlinie 2012/34/EU zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen (gemäß RL 2012/34/EU in der geltenden Fassung);
- d) **Infrastrukturbetreiber:** jede Stelle oder jedes Unternehmen, die bzw. das für den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung von Eisenbahninfrastruktur innerhalb eines Netzes sowie für die Beteiligung an deren Ausbau gemäß den von dem EU-Land im Rahmen seiner allgemeinen Politik für den Ausbau und die Finanzierung der Infrastruktur festgelegten Vorschriften zuständig ist (gemäß RL 2012/34/EU in der geltenden Fassung);
- e) **Ganzzüge:** Schienenbeförderung eines oder mehrerer beladener Schienenfahrzeuge für die Güterbeförderung, welche vom Versandort bis zum Bestimmungsort ohne eine weitere Manipulation dieser Schienenfahrzeuge (z.B. durch Rangieren) erfolgt und welche nicht in der Produktionsform des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. b und nicht in die Produktionsform der Rollenden Landstraße gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. c fällt;
- f) **Kombinierter Verkehr:** Jene Transporttechnik,
 - bei der es zu keinem Umschlag des transportierten Gutes selbst, sondern zu einem Umschlag der Transporteinheit (Straßenfahrzeug bzw. umschlagbarer Transportbehälter) kommt und
 - der überwiegende Teil der zurückgelegten Transportstrecke mit der Eisenbahn bewältigt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird;

Der Begriff „Kombinierter Verkehr“ umfasst somit sowohl den unbegleiteten Kombinierten Verkehr als auch die Rollende Landstraße.

- g) **umschlagbare Transportbehälter:** Transportbehälter, die nach den einschlägigen Bestimmungen als intermodale Transporteinheit (ITE) im intermodalen kombinierten Verkehr zugelassen und wie folgt definiert sind:
- **Container (Großcontainer)** sind intermodale Transporteinheiten mit besonderer Stabilität, die beim Umschlag vom Kran oder Mobilgerät an den Eckbeschlägen erfasst werden und durch eine Typ-Zertifizierung (z.B. CSC-Zulassungsbescheinigung) als Container zugelassen sind.
 - **Wechselaufbauten** sind von Straßenfahrzeugen des Güterverkehrs lösbare Transporteinheiten, die beim Umschlag vom Kran oder Mobilgerät erfasst werden.
 - **Sattelaufleger** sind Anhänger, die nach Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt sind, mit Sattelkraftfahrzeugen auf der Straße gezogen zu werden und mittels Kran oder Mobilgerät umgeschlagen werden können.
 - **Mobiler** und **ACTS-Container** sind von speziell ausgerüsteten Lastkraftwagen lösbare Transportbehälter, die einen Horizontalumschlag auf ein Schienenfahrzeug ohne Kran oder Mobilgerät erlauben.
- h) **Kooperation bei der Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen:** bei der Erbringung der Schienengüterverkehrsleistung arbeiten mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Grundlage einer zwischen ihnen bestehenden Vereinbarung in der Weise zusammen, dass ein Teil einer bestimmten Schienenbeförderung auf einer in dieser Vereinbarung festgelegten Schieneninfrastruktur in Österreich durch ein bestimmtes kooperierendes Eisenbahnverkehrsunternehmen als trassenbestellendes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt wird.

2.2 Gegenstand und Art der Förderung, Förderungswerber

Artikel 6 – Gegenstand der Förderung

1. Die Förderung bezieht sich auf die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen
 - a) des Einzelwagenverkehrs,
 - b) des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs oder
 - c) der Rollenden Landstraßegemäß den detailliert festgelegten Anforderungen der Anhänge 1 bis 3, Punkt I.

2. Für einen Beförderungsfall kann nur eine Förderung nach einer der in Abs. 1 lit. a bis lit. c genannten Beförderungsleistungen gewährt werden, sodass eine Mehrfachförderung jedenfalls ausgeschlossen bleibt.
3. Im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien wird keine Förderung gewährt für:
 - a) Schienengüterverkehrsleistungen in der Produktionsform des Einzelwagenverkehrs gem. Artikel 5 Abs. 1 lit. a, wenn dieser in der Durchführung erfolgt.
 - b) Schienengüterverkehrsleistungen in der Produktionsform des Ganzzugsverkehrs gemäß Artikel 5 Abs. 2 lit. c.
 - c) Schienengüterverkehrsleistungen mit unbeladenen Schienenfahrzeugen bzw. mit Schienenfahrzeugen, die nicht zur Güterbeförderung vorgesehen sind (z.B.: auf eigenen Rädern rollende Baumaschinen, Personenwagen usw.).

Artikel 7 – Art der Förderung

Die Förderung wird im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses im Sinne des § 2 Z 3 iVm § 21 Abs. 1 Z 1 ARR 2014 gewährt.

Artikel 8 –Förderungswerber

Die Förderung kann von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbringt bzw. zu erbringen beabsichtigt, beantragt werden.

2.3 Förderungsvoraussetzungen und Förderungsbemessung

Artikel 9 – Förderungsvoraussetzungen

Voraussetzungen für eine Förderung für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich sind:

1. die Antragstellung gemäß Artikel 11,
2. die Beachtung der relevanten Bestimmungen der Anhänge 1 bis 3,

3. der Abschluss eines konkreten Förderungsvertrags mit dem BMK nach den Bestimmungen des Unterabschnittes IX,
4. die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen als trassenbestellendes Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Bundesgebiet der Republik Österreich in einem im Förderungsvertrag gemäß Ziffer 3 festgelegten System in der Produktionsform
 - a) des Einzelwagenverkehrs,
 - b) des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs oder
 - c) der Rollenden Landstraße.

Artikel 10 – Bemessung der Förderung

1. Einzelwagenverkehr:

Im EWW wird die Förderung je in Österreich befördertem Nettotonnenkilometer berechnet, nach Verkehrsart (Inland bzw. Einfuhr/Ausfuhr) sowie nach Hauptlauf zwischen den Knoten sowie Vor- und Nachlauf zwischen Knoten und Versand- bzw. Empfangsbedienstellen (first bzw. last mile) differenziert und erforderlichenfalls nach Entfernungsklassen gestaffelt.

2. Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr:

Im UKV wird die Förderung je transportierter ITE berechnet, wobei die Höhe der Förderung je nach Größe und Gewicht der ITE, nach zurückgelegter Entfernung auf der Schiene in Österreich⁴ sowie den auf der jeweiligen Strecke erforderlichen Produktionsbedingungen (Bergstrecken) variiert.

3. Rollende Landstraße:

Bei der RoLa wird die Förderung je transportiertem LKW berechnet, wobei die Höhe der Förderung je in Österreich genutzter Verkehrsachse und erforderlichenfalls gestaffelt nach Tag- bzw. Nachtverkehr variiert.

4. Details betreffend Förderungsbemessung sind den jeweiligen Anhängen (1 bis 3) zu entnehmen.

5. Die förderungsrechtlichen Obergrenzen sind einzuhalten. Gegebenenfalls sind in den Verträgen jährliche Höchstgrenzen für die Abgeltungsbeträge vorzusehen.

6. Um die Einhaltung der Förderungsintensitäten sicherzustellen wird durch die Abwicklungsstelle jährlich eine ex-post Kontrolle durchgeführt. Die Förderungsnehmer

⁴Entfernungen zwischen Grenzbahnhöfen auf dem Territorium von Nachbarstaaten und der österreichischen Staatsgrenze werden im bilateralen Verkehr bei der Einordnung in die Entfernungsklassen berücksichtigt.

sind verpflichtet, bei der ex-post Kontrolle mitzuwirken und im Bedarfsfall zusätzliche Informationen und Daten zur Verfügung zu stellen.

2.4 Verfahren

Artikel 11 – Beantragung

1. Ansuchen auf Abschluss eines Förderungsvertrags sowie auf Änderung eines bereits im Einklang mit diesen Richtlinien abgeschlossenen Förderungsvertrags sind bei der Abwicklungsstelle einzureichen.
2. Antragsberechtigte Förderungswerber sind entsprechend Artikel 8
 - a) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dazu berechtigt sind, auf der in Österreich bestehenden öffentlichen Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr zu erbringen sowie
 - b) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über eine Genehmigung im Sinne der Richtlinie 95/18/EG des Rates sowie über eine Sicherheitsbescheinigung Teil A gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates verfügen und die eine Sicherheitsbescheinigung Teil B gemäß Richtlinie 2004/49/EG für Verkehrsleistungen in Österreich zumindest beantragt haben.
3. Der Förderungsantrag bzw. der Antrag auf Änderung eines im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien bereits bestehenden Förderungsvertrags hat folgende Angaben/Unterlagen zu enthalten:
 - a) Angaben über den Förderungswerber bzw. im Falle von Kooperationen gemäß Artikel 5 Abs. 2 lit. h über die Kooperationspartner
 - b) Beschreibung der Systeme für Schienengüterverkehrsleistungen, für die das antragstellende Eisenbahnverkehrsunternehmen Förderungen in Anspruch nehmen möchte (gilt nur bei erstmaliger Antragstellung)
 - i) in der Produktionsform des Einzelwagenverkehrs gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. a
 - ii) in der Produktionsform des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. b bzw.
 - iii) in der Produktionsform der Rollenden Landstraße gem. Artikel 5 Abs. 1 lit. cIn den Beschreibungen der Systeme ist die für die jeweiligen Relationen (inklusive Terminals bzw. Abfertigungsstellen) geplante Anzahl der Zugfahrten mit den jeweils geplanten Zugparametern (Länge, Gewicht, Verkehrszeit) anzugeben.

- c) Im Falle von Kooperationen gemäß Artikel 5 Abs. 2 lit. f ist zusätzlich anzuführen, auf welche Art und Weise die Kooperation durchgeführt wird.
 - d) Zeitraum, für den das jeweilige gemäß lit. b definierte System vom Förderungswerber aufrechterhalten wird.
 - e) Transportmenge, die voraussichtlich während des Zeitraums gemäß lit. d jährlich im jeweiligen System vom Förderungswerber erbracht wird, gegliedert nach den Abgeltungskriterien gemäß Artikel 10.
 - f) Allenfalls von Dritten für die Erbringung der gegenständlichen Schienengüterverkehrsleistung gewährte Förderungen.
4. Die in Abs. 3 lit. a bis f benannten Informationen sind nach den im Formular „Förderungsantrag“ genannten Anforderungen anzuführen.
 5. Anträge auf Änderung bereits abgeschlossener Förderungsverträge sind dann möglich, wenn ein neuer Verkehr, der bei Antragsstellung noch nicht bekannt war und eine andere Produktionsform betrifft, entsteht und um die Aufnahme der bis dahin nicht geförderten Produktionsform in den Förderungsvertrag vom Förderungswerber beantragt wird.
 6. Werden im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien förderungsfähige Schienengüterverkehrsleistungen im Einzelwagenverkehr oder UKV von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen im Wege der Kooperation erbracht, so sind die Kooperationspartner und die Art und Weise der Kooperation im Wege der Beantragung bekanntzugeben.

Artikel 12 – Abwicklung

1. Zur Sicherstellung des rechtzeitigen Abschlusses der Förderungsverträge können diesbezügliche Anträge ab dem im Aufruf genannten Datum bei der Abwicklungsstelle eingereicht werden. Die Verträge können frühestens mit 01.01.2025 in Kraft treten und laufen grundsätzlich bis 31.12. des jeweiligen Kalenderjahres für welches der Antrag gestellt wurde.
2. Die Abwicklungsstelle prüft alle Förderungsanträge auf die Rechtzeitigkeit des Einbringens, Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen, Förderfähigkeit der angegebenen Verkehrsleistungen und Plausibilität der vom Förderungswerber gemachten Angaben. Über Förderungen für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich entscheidet auf Vorschlag der Abwicklungsstelle das BMK. In diesem Zusammenhang wird ein Förderungsvertrag gemäß § 24 ARR 2014 abgeschlossen, der frühestens mit 1. Jänner des Jahres, auf das

sich die Antragstellung bezieht, in Kraft tritt. Dies gilt für beantragte Änderungen bereits bestehender Förderungsverträge sinngemäß.

3. Vor Abschluss des Förderungsvertrags überprüft die Abwicklungsstelle durch Angaben des Förderungswerbers, ob dem Förderungswerber von Dritten für die Erbringung der gegenständlichen Schienengüterverkehrsleistung Förderungen gewährt wurden und führt eine Abfrage im Transparenzportal durch.

Artikel 13 – Ablehnung und Verringerung der Förderung

1. Das BMK kann Förderungsansuchen ablehnen
 - a) für die Beförderung auf Schieneninfrastrukturen, deren Weiterbetrieb nicht mehr vorgesehen ist und
 - b) Förderungsanträge, die nicht termingerecht erfolgt sind.
2. Die Ablehnung eines Förderungsansuchens erfolgt schriftlich unter Mitteilung der dafür maßgeblichen Gründe durch die Abwicklungsstelle nach Zustimmung des BMK.
3. Sofern gemäß § 13 Abs. 2 ARR 2014 auch andere Rechtsträger einen Förderungswerber für dieselbe Schienengüterverkehrsleistung, wenn auch mit verschiedener Zweckwidmung, zu fördern beabsichtigen, haben die beteiligten Organe des Bundes auf eine abgestimmte Vorgangsweise mit diesen Rechtsträgern hinzuwirken. Bei der Einreichung nach diesem Förderungsprogramm sind vom Förderungswerber Angaben über weitere beantragte und erteilte Förderungen für Schienengüterverkehrsleistungen zu machen. Diese Mitteilungspflicht, die auch jene Förderungen umfasst, um die der Förderungswerber nachträglich ansucht, bleibt bis zum Abschluss des Förderungsvorhabens aufrecht. Das Verschweigen dieser Angaben führt zum Entzug allenfalls nach diesem Förderungsprogramm zugewiesener Mittel.
4. Werden die für dieses Förderungsprogramm vorgesehenen budgetären Mittel gekürzt bzw. nicht mehr weiter bereitgestellt, behält sich das BMK vor, die Abgeltungssätze zu kürzen. Bei bereits abgeschlossenen Förderungsverträgen können die Abgeltungssätze mit entsprechender Vorlaufzeit reduziert werden, wobei diese Reduzierung gleichermaßen auf alle Förderungswerber bzw. Förderungsnehmer angewendet wird. Die näheren Bestimmungen darüber sind in den Förderungsverträgen enthalten.

2.5 Bestimmungen zum Förderungsvertrag

Artikel 14 – Errichtung, Inhalt und Vertragsdauer

1. Förderungsverträge haben gemäß den Bestimmungen dieser Sonderrichtlinien sowie gemäß § 24 ARR 2014 zu enthalten:
 - a) Bezeichnung der Rechtsgrundlage,
 - b) Bezeichnung des Förderungsnehmers mit insbesondere Firmenbuchnummer oder gegebenenfalls der im Ergänzungsregister vergebenen Ordnungsnummer,
 - c) Beginn und Dauer der Laufzeit der Förderung,
 - d) Art und Höhe der Förderung,
 - e) genaue Beschreibung der geförderten Leistung (Förderungsgegenstand),
 - f) förderbare Verkehrsleistungen,
 - g) Fristen für die Erbringung der geförderten Leistung sowie für die Berichtspflichten (§§ 40 bis 42 ARR 2014),
 - h) Auszahlungsbedingungen,
 - i) Kontrolle und gegebenenfalls Mitwirkung bei der Evaluierung,
 - j) Bestimmungen über die Einstellung und Rückzahlung der Förderung gemäß Artikel 32,
 - k) sonstige zu vereinbarende Vertragsbestimmungen sowie
 - l) besondere Förderungsbedingungen, die der Eigenart der zu fördernden Leistung entsprechen und überdies sicherstellen, dass dafür Bundesmittel nur in dem zur Erreichung des angestrebten Erfolges unumgänglich notwendigen Umfang eingesetzt werden.
2. Die Gewährung einer Förderung ist davon abhängig, ob der Förderungswerber insbesondere
 - a) mit der Durchführung der Leistung gemäß dem vereinbarten Zeitplan, ansonsten unverzüglich nach Gewährung der Förderung beginnt, die Leistung zügig durchführt und diese innerhalb der vereinbarten, ansonsten innerhalb einer angemessenen Frist abschließt,
 - b) der haushaltsführenden Stelle oder Abwicklungsstelle alle Ereignisse, welche die Durchführung der geförderten Leistung verzögern oder unmöglich machen, oder eine Abänderung gegenüber dem Förderungsansuchen oder vereinbarten Auflagen und Bedingungen erfordern würde, unverzüglich und aus eigener Initiative anzeigt und ihren oder seinen Mitteilungspflichten jeweils unverzüglich nachkommt,

- c) Organen oder Beauftragten des Bundes und der Europäischen Union Einsicht in ihre oder seine Bücher und Belege sowie in sonstige der Überprüfung der Durchführung der Leistung dienende Unterlagen bei sich selbst oder bei Dritten und die Besichtigung an Ort und Stelle gestattet oder auf deren Verlangen vorlegt, ihnen die erforderlichen Auskünfte erteilt oder erteilen lässt und hierzu eine geeignete Auskunftsperson bereitstellt, wobei über den jeweiligen Zusammenhang dieser Unterlagen mit der Leistung das Prüforgan entscheidet,
- d) alle Bücher und Belege sowie sonstige in Punkt c) genannten Unterlagen zehn Jahre ab dem Ende des Jahres der Auszahlung der gesamten Förderung, jedenfalls aber bis zur vollständigen Rückzahlung, in beiden Fällen mindestens jedoch ab der Durchführung der Leistung sicher und geordnet aufbewahrt; sofern unionsrechtlich darüberhinausgehende Fristen gelten, kommen diese zur Anwendung,
- e) zur Aufbewahrung grundsätzlich auch geeignete Bild- und Datenträger verwenden kann, wenn die vollständige, geordnete, inhaltsgleiche, urschriftgetreue und überprüfbare Wiedergabe bis zum Ablauf der Aufbewahrungsfrist jederzeit gewährleistet ist; in diesem Fall sind die bzw. der Förderungswerber zu verpflichten, auf ihre oder seine Kosten alle Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen, die notwendig sind, um die Bücher, Belege und sonstigen Unterlagen lesbar zu machen und, soweit erforderlich, ohne Hilfsmittel lesbare dauerhafte Wiedergaben beizubringen sowie bei Erstellung von dauerhaften Wiedergaben diese auf Datenträgern zur Verfügung zu stellen,
- f) Förderungsmittel des Bundes unter Beachtung der Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit einsetzt und insbesondere bei Gesamtförderungen in ihrer oder seiner gesamten Gebarung diese Grundsätze befolgt,
- g) Förderungsmittel des Bundes nicht zur Bildung von Rücklagen oder Rückstellungen nach dem Einkommensteuergesetz 1988, (EStG 1988), BGBl. Nr. 400, oder dem Unternehmensgesetzbuch, dRGBL S 219/1897 verwendet,
- h) über die Durchführung der Leistung unter Vorlage eines Verwendungsnachweises (§§ 40 bis 42 ARR 2014) innerhalb zu vereinbarenden Fristen berichtet,
- i) über den Anspruch aus einer gewährten Förderung weder durch Abtretung, Anweisung oder Verpfändung noch auf andere Weise verfügt,
- j) die Rückzahlungsverpflichtung gemäß § 25 ARR 2014 übernimmt,
- k) das Gleichbehandlungsgesetz, BGBl. I Nr. 66/2004, beachtet, sofern es sich um die Förderung eines Unternehmens handelt, und das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz, BGBl. I Nr. 82/2005, sowie das

Diskriminierungsverbot gemäß § 7b des Behinderteneinstellungsgesetzes (BEinstG), BGBl. Nr. 22/1970, berücksichtigt.

3. Der Förderungsvertrag wird grundsätzlich für ein Jahr abgeschlossen.
4. Ein Rechtsanspruch auf Abschluss eines Förderungsvertrags besteht nicht.

Artikel 15 – Datenbereitstellung und Datenaustausch

1. Die für die Kontrolle der Leistungserbringung und Abrechnung erforderlichen Soll-Daten gemäß Artikel 11 Abs. 3 sind der Abwicklungsstelle in elektronischer Form in einem festgelegten Datenformat vom Förderungswerber bereitzustellen.
2. Die für die Kontrolle der Leistungserbringung und Abrechnung erforderlichen IST-Daten sind der Abwicklungsstelle hinsichtlich der vom Förderungswerber tatsächlich erbrachten, für die Förderungsbemessung relevanten Betriebsleistungen in elektronischer Form in einem festgelegten Datenformat im Wege des Infrastrukturbetreibers zugänglich zu machen. Diesfalls werden die relevanten Daten, soweit dies möglich ist, der Abwicklungsstelle vom Infrastrukturbetreiber automatisiert zur Verfügung gestellt.
3. Sofern für die Kontrolle der Leistungserbringung und Abrechnung weitere IST-Daten erforderlich sind, über die der Infrastrukturbetreiber nicht verfügt, sind diese Daten der Abwicklungsstelle vom Förderungswerber in elektronischer Form in einem festgelegten Datenformat bis spätestens am 10. des Folgemonats ab Leistungserbringung bereitzustellen.

Artikel 16 – Auszahlung der Förderung

Die Auszahlung der Förderung ist grundsätzlich mit dem Betrag begrenzt, der sich aus der im Antrag gemäß Artikel 11 Abs. 3 lit. e vom Förderungswerber für das jeweilige System vorgesehenen Beförderungsmenge ergibt. Eine darüber hinaus erbrachte Beförderungsleistung kann nur bis zu einer Überschreitung im Ausmaß von % berücksichtigt werden. Bei einer Unterschreitung der geplanten Beförderungsmenge in einem Ausmaß von über % wird die Förderungssumme der tatsächlich erbrachten Schienengüterverkehrsdienstleistungen im Bereich des EWV, UKV bzw. der RoLa um % reduziert. Die näheren Bestimmungen darüber erfolgen im jeweiligen Förderungsvertrag, wobei für alle Förderungswerber dieselben Prozentsätze gelten.

Artikel 17 – Vorschuss

1. Auf Antrag des Förderungswerbers gewährt das BMK monatliche Vorschüsse auf die Förderung entsprechend der im Antrag gemäß Artikel 11 Abs. 3 lit. e vom Förderungswerber für das jeweilige System vorgesehenen Beförderungsmengen.
2. Der Vorschuss darf dabei je 80% der voraussichtlichen, monatlichen Abgeltungshöhe, die sich bei Anwendung der im Förderungsvertrag festgelegten Förderungssätze für die nach Artikel 11 Abs. 3 lit. e bekanntgegebenen Beförderungsmenge ergeben würde, nicht übersteigen.

Artikel 18 – Abrechnung

1. Die Abrechnung erfolgt durch die Abwicklungsstelle anhand der vom Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 15 Abs. 2 an die Abwicklungsstelle übermittelten IST-Daten bzw. vom Förderungswerber gemäß Artikel 15 Abs. 3 an die Abwicklungsstelle übermittelten ergänzenden IST-Betriebsdaten.
2. Bis zum 15. des zweitfolgenden Monats wird von der Abwicklungsstelle eine monatliche Zwischenabrechnung durchgeführt. Ergibt diese Zwischenabrechnung, dass die gemäß Artikel 17 geleistete monatliche Vorschusszahlung 80 % des für die tatsächlich erbrachte Verkehrsleistung entfallenden Förderungsbetrages überschreitet, kann im Folgemonat die Vorschusszahlung entsprechend verringert werden.
3. Die Abwicklungsstelle erstellt bis zum 15. März des Folgejahrs die Endabrechnung für das vorangegangene Kalenderjahr der für diesen Zeitraum geleisteten Vorschusszahlungen unter Berücksichtigung der tatsächlich vom Förderungswerber erbrachten Beförderungsleistung.

3 Förderung für Schienenverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“, für die in Österreich Wegeentgelt an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG entrichtet wird (SGV-Subprogramm Säule 2)

3.1 Begriffsbestimmungen

Artikel 19 – Begriffsbestimmungen

1. Im Sinne der gegenständlichen Richtlinien gilt als:
 - a) **Abwicklungsstelle**: eine Einrichtung, die die Abwicklung, Kontrolle und Abrechnung des Förderungsvertrags im Auftrag des BMK durchführt;
 - b) **BMK**: das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie;
 - c) **Eisenbahn(verkehrs)unternehmen**: jedes nach der Richtlinie 2012/34/EU zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen (gemäß RL 2012/34/EU in der geltenden Fassung);
 - d) **Infrastrukturbetreiber**: jede Stelle oder jedes Unternehmen, die bzw. das für den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung von Eisenbahninfrastruktur innerhalb eines Netzes sowie für die Beteiligung an deren Ausbau gemäß den von dem EU-Land im Rahmen seiner allgemeinen Politik für den Ausbau und die Finanzierung der Infrastruktur festgelegten Vorschriften zuständig ist (gemäß RL 2012/34/EU in der geltenden Fassung);

- e) **Güterverkehr manipuliert:** Schienenverkehrsleistungen im Bereich des Marktsegments „Güterverkehr manipuliert“ des Schienengüterverkehrs gemäß den Schienennetznutzungsbedingungen der ÖBB-Infrastruktur AG (siehe detaillierte Definition im Anhang IV).

3.2 Gegenstand und Art der Förderung, Förderungswerber

Artikel 20 – Gegenstand der Förderung

1. Die Förderung bezieht sich auf jene in Österreich erbrachten Schienenverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“, für welche die Eisenbahnverkehrsunternehmen Weegeentgelt an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG entrichten.
2. Die Förderungen gemäß SGV-Subprogramm Säule 2 und SGV-Subprogramm Säule 1 sind voll kumulierbar.

Artikel 21 – Art der Förderung

Die Förderung gemäß SGV-Subprogramm Säule 2 wird im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses im Sinne des § 2 Z 3 iVm § 21 Abs. 1 Z 1 ARR 2014 gewährt.

Artikel 22 – Förderungswerber

Die Förderung kann von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das in Österreich Schienengüterverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ erbringt bzw. zu erbringen beabsichtigt, beantragt werden.

3.3 Förderungsvoraussetzungen und Förderungsbemessung

Artikel 23 – Förderungsvoraussetzungen

Voraussetzungen für eine Förderung für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich sind:

1. die Antragstellung gemäß Artikel 25,
2. die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen als trassenbestellendes Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Bundesgebiet der Republik Österreich im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“,
3. die Entrichtung von Wegeentgelt für das Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG,
4. der Abschluss eines konkreten Förderungsvertrags mit dem BMK nach den Bestimmungen des Unterabschnittes XIV;

Artikel 24 – Bemessung der Förderung

Die Förderung beträgt 100% des gemäß Artikel 23 Z 3 an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG entrichteten Wegeentgelts.

3.4 Verfahren

Artikel 25 – Beantragung

1. Ansuchen auf Abschluss eines Förderungsvertrags sind bei der Abwicklungsstelle einzureichen.
2. Antragsberechtigte Förderungswerber sind entsprechend Artikel 8
 - a) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dazu berechtigt sind, auf der in Österreich bestehenden öffentlichen Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr zu erbringen sowie
 - b) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über eine Genehmigung im Sinne der Richtlinie 95/18/EG des Rates sowie über eine Sicherheitsbescheinigung Teil A gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates verfügen und die eine Sicherheitsbescheinigung Teil B gemäß Richtlinie 2004/49/EG für Verkehrsleistungen in Österreich zumindest beantragt haben.
3. Der Förderungsantrag hat folgende Angaben/Unterlagen zu enthalten:
 - a) Angaben über den Förderungswerber,
 - b) Beschreibung der Schienengüterverkehrsleistungen des Marktsegments „Güterverkehr manipuliert“, für die das antragstellende Eisenbahnverkehrsunternehmen Förderungen in Anspruch nehmen möchte (gilt nur bei erstmaliger Antragstellung),

- c) Transportmenge, die voraussichtlich während des Förderungszeitraums gemäß lit. d jährlich im jeweiligen System vom Förderungswerber erbracht wird,
 - d) Abschätzung des im Förderungszeitraum für die im Bereich des Marktsegments „Güterverkehr manipuliert“ förderungsfähigen Schienenverkehre voraussichtlich anfallenden Wegeentgelts,
 - e) allenfalls von Dritten für die Erbringung der gegenständlichen Schienengüterverkehrsleistung gewährte Förderungen.
4. Die in Abs. 3 lit. a bis e benannten Informationen sind nach den im Formular „Förderungsantrag“ genannten Anforderungen anzuführen.

Artikel 26 – Abwicklung

1. Zur Sicherstellung des rechtzeitigen Abschlusses der Förderungsverträge können diesbezügliche Anträge ab dem im Aufruf genannten Datum bei der Abwicklungsstelle eingereicht werden. Die Verträge können frühestens mit 01.01.2025 in Kraft treten und laufen grundsätzlich bis 31.12. des jeweiligen Kalenderjahres für welches der Antrag gestellt wurde.
2. Die Abwicklungsstelle prüft alle Förderungsanträge auf die Rechtzeitigkeit des Einbringens, Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen, Förderfähigkeit der angegebenen Verkehrsleistungen und Plausibilität der vom Förderungswerber gemachten Angaben. Über Förderungen zum Wegeentgelt in Österreich entscheidet auf Vorschlag der Abwicklungsstelle das BMK. In diesem Zusammenhang wird ein Förderungsvertrag gemäß § 24 ARR 2014 abgeschlossen, der frühestens mit 1. Jänner des Jahres, auf das sich die Antragstellung bezieht, in Kraft tritt.
3. Vor Abschluss des Förderungsvertrags überprüft die Abwicklungsstelle durch Angaben des Förderungswerbers, ob dem Förderungswerber von Dritten für die Erbringung der gegenständlichen Schienengüterverkehrsleistung Förderungen gewährt wurden und führt eine Abfrage im Transparenzportal durch. Die Förderungen gemäß SGV-Subprogramm Säule 2 und SGV-Subprogramm Säule 1 sind voll kumulierbar.

Artikel 27 – Ablehnung und Verringerung der Förderung

1. Das BMK kann Förderungsansuchen ablehnen, die nicht termingerecht erfolgt sind.
2. Die Ablehnung eines Förderungsansuchens erfolgt schriftlich unter Mitteilung der dafür maßgeblichen Gründe durch die Abwicklungsstelle nach Zustimmung des BMK.
3. Sofern gemäß § 13 Abs. 2 ARR 2014 auch andere Rechtsträger einen Förderungswerber für dieselbe Schienengüterverkehrsleistung, wenn auch mit

verschiedener Zweckwidmung, zu fördern beabsichtigen, haben die beteiligten Organe des Bundes auf eine abgestimmte Vorgangsweise mit diesen Rechtsträgern hinzuwirken. Bei der Einreichung nach diesem Förderungsprogramm sind vom Förderungswerber Angaben über weitere beantragte und erteilte Förderungen für Schienengüterverkehrsleistungen zu machen. Diese Mitteilungspflicht, die auch jene Förderungen umfasst, um die der Förderungswerber nachträglich ansucht, bleibt bis zum Abschluss des Förderungsvorhabens aufrecht. Das Verschweigen dieser Angaben führt zum Entzug allenfalls nach diesem Förderungsprogramm zugewiesener Mittel.

4. Werden die für dieses Förderungsprogramm vorgesehenen budgetären Mittel gekürzt bzw. nicht mehr weiter bereitgestellt, behält sich das BMK vor, den Fördersatz zu kürzen. Bei bereits abgeschlossenen Förderungsverträgen können die Fördersätze mit entsprechender Vorlaufzeit reduziert werden, wobei diese Reduzierung gleichermaßen auf alle Förderungswerber bzw. Förderungsnehmer angewendet wird. Die näheren Bestimmungen darüber sind in den Förderungsverträgen enthalten.

3.5 Bestimmungen zum Förderungsvertrag

Artikel 28 – Errichtung, Inhalt und Vertragsdauer

1. Förderungsverträge haben gemäß den Bestimmungen dieser Sonderrichtlinien sowie gemäß § 24 ARR 2014 zu enthalten:
 - a) Bezeichnung der Rechtsgrundlage,
 - b) Bezeichnung des Förderungsnehmers mit insbesondere Firmenbuchnummer oder gegebenenfalls der im Ergänzungsregister vergebenen Ordnungsnummer,
 - c) Beginn und Dauer der Laufzeit der Förderung,
 - d) Art und Höhe der Förderung,
 - e) genaue Beschreibung der geförderten Leistung (Förderungsgegenstand),
 - f) förderbare Verkehrsleistungen,
 - g) Fristen für die Erbringung der geförderten Leistung sowie für die Berichtspflichten (§§ 40 bis 42 ARR 2014),
 - h) Auszahlungsbedingungen,
 - i) Kontrolle und gegebenenfalls Mitwirkung bei der Evaluierung,
 - j) Bestimmungen über die Einstellung und Rückzahlung der Förderung gemäß Artikel 32,
 - k) sonstige zu vereinbarende Vertragsbestimmungen sowie

- l) besondere Förderungsbedingungen, die der Eigenart der zu fördernden Leistung entsprechen und überdies sicherstellen, dass dafür Bundesmittel nur in dem zur Erreichung des angestrebten Erfolges unumgänglich notwendigen Umfang eingesetzt werden.
2. Die Gewährung einer Förderung ist davon abhängig, ob der Förderungswerber insbesondere
- a) mit der Durchführung der Leistung gemäß dem vereinbarten Zeitplan, ansonsten unverzüglich nach Gewährung der Förderung beginnt, die Leistung zügig durchführt und diese innerhalb der vereinbarten, ansonsten innerhalb einer angemessenen Frist abschließt,
 - b) der haushaltsführenden Stelle oder Abwicklungsstelle alle Ereignisse, welche die Durchführung der geförderten Leistung verzögern oder unmöglich machen, oder eine Abänderung gegenüber dem Förderungsansuchen oder vereinbarten Auflagen und Bedingungen erfordern würde, unverzüglich und aus eigener Initiative anzeigt und ihren oder seinen Mitteilungspflichten jeweils unverzüglich nachkommt,
 - c) Organen oder Beauftragten des Bundes und der Europäischen Union Einsicht in ihre oder seine Bücher und Belege sowie in sonstige der Überprüfung der Durchführung der Leistung dienende Unterlagen bei sich selbst oder bei Dritten und die Besichtigung an Ort und Stelle gestattet oder auf deren Verlangen vorlegt, ihnen die erforderlichen Auskünfte erteilt oder erteilen lässt und hierzu eine geeignete Auskunftsperson bereitstellt, wobei über den jeweiligen Zusammenhang dieser Unterlagen mit der Leistung das Prüforgan entscheidet,
 - d) alle Bücher und Belege sowie sonstige in Punkt c) genannten Unterlagen zehn Jahre ab dem Ende des Jahres der Auszahlung der gesamten Förderung, jedenfalls aber bis zur vollständigen Rückzahlung, in beiden Fällen mindestens jedoch ab der Durchführung der Leistung sicher und geordnet aufbewahrt; sofern unionsrechtlich darüberhinausgehende Fristen gelten, kommen diese zur Anwendung,
 - e) zur Aufbewahrung grundsätzlich auch geeignete Bild- und Datenträger verwenden kann, wenn die vollständige, geordnete, inhaltsgleiche, urschriftgetreue und überprüfbare Wiedergabe bis zum Ablauf der Aufbewahrungsfrist jederzeit gewährleistet ist; in diesem Fall sind die bzw. der Förderungswerber zu verpflichten, auf ihre oder seine Kosten alle Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen, die notwendig sind, um die Bücher, Belege und sonstigen Unterlagen lesbar zu machen und, soweit erforderlich, ohne Hilfsmittel lesbare dauerhafte

- Wiedergaben beizubringen sowie bei Erstellung von dauerhaften Wiedergaben diese auf Datenträgern zur Verfügung zu stellen,
- f) Förderungsmittel des Bundes unter Beachtung der Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit einsetzt und insbesondere bei Gesamtförderungen in ihrer oder seiner gesamten Gebarung diese Grundsätze befolgt,
 - g) Förderungsmittel des Bundes nicht zur Bildung von Rücklagen oder Rückstellungen nach dem Einkommensteuergesetz 1988, (EStG 1988), BGBl. Nr. 400, oder dem Unternehmensgesetzbuch, dRGBI S 219/1897 verwendet,
 - h) über die Durchführung der Leistung unter Vorlage eines Verwendungsnachweises (§§ 40 bis 42 ARR 2014) innerhalb zu vereinbarenden Fristen berichtet,
 - i) über den Anspruch aus einer gewährten Förderung weder durch Abtretung, Anweisung oder Verpfändung noch auf andere Weise verfügt,
 - j) die Rückzahlungsverpflichtung gemäß § 25 ARR 2014 übernimmt,
 - k) das Gleichbehandlungsgesetz, BGBl. I Nr. 66/2004, beachtet, sofern es sich um die Förderung eines Unternehmens handelt, und das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz, BGBl. I Nr. 82/2005, sowie das Diskriminierungsverbot gemäß § 7b des Behinderteneinstellungsgesetzes (BEinstG), BGBl. Nr. 22/1970, berücksichtigt.
3. Der Förderungsvertrag wird für ein Jahr abgeschlossen.
 4. Ein Rechtsanspruch auf Abschluss eines Förderungsvertrags besteht nicht.
 5. Für Förderungsnehmer, welche sowohl eine Förderung gemäß Artikel 6 als auch eine Förderung gemäß Artikel 20 erhalten, wird für beide Förderungen ein gemeinsamer Förderungsvertrag errichtet.

Artikel 29 – Datenbereitstellung und Datenaustausch

1. Die erforderlichen Daten gemäß Artikel 25 Abs. 3 sind der Abwicklungsstelle in elektronischer Form in einem festgelegten Datenformat vom Förderungswerber bereitzustellen.
2. Die für die Kontrolle der Leistungserbringung und Abrechnung erforderlichen und vom Infrastrukturbetreiber an die Förderungsnehmer für das Wegeentgelt ausgestellten Rechnungen sind vom Förderungsnehmer in elektronischer Form in einem festgelegten Datenformat zugänglich zu machen. Parallel werden die Rechnungen inkl. der dahinterliegenden Detaildaten, soweit dies möglich ist, der Abwicklungsstelle vom Infrastrukturbetreiber automatisiert zur Verfügung gestellt.

3. IST-Daten sind der Abwicklungsstelle hinsichtlich der vom Förderungswerber tatsächlich erbrachten, für die Förderungsbemessung relevanten Betriebsleistungen in elektronischer Form in einem festgelegten Datenformat im Wege des Infrastrukturbetreibers zugänglich zu machen. Die IST-Daten werden, soweit dies möglich ist, der Abwicklungsstelle vom Infrastrukturbetreiber automatisiert zur Verfügung gestellt.

Artikel 30 – Akontozahlung

1. Auf Antrag des Förderungswerbers gewährt das BMK monatliche Akontozahlungen, die sich jeweils auf die Wegeentgelte des Vormonats beziehen.
2. Um eine Akontozahlung erhalten zu können, muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen bis spätestens zum 18. Tag des Monats die vom Infrastrukturbetreiber an das Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Vormonat ausgestellte Rechnung über das Wegeentgelt an die Abwicklungsstelle übermitteln.
3. Die Akontozahlung darf dabei jeweils 100% des Rechnungsbetrages, der sich aus der Rechnung des Infrastrukturbetreibers gemäß Artikel 29 iVm Artikel 30 ergibt, nicht übersteigen.

Artikel 31 – Abrechnung und Überprüfung

1. Die Abrechnung und Überprüfung erfolgt durch die Abwicklungsstelle anhand der vom Förderungswerber und vom Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 29 iVm Artikel 30 an die Abwicklungsstelle übermittelten Rechnungen sowie der gemäß Artikel 29 übermittelten ergänzenden IST-Betriebsdaten.
2. Bis spätestens zum 15. des zweitfolgenden Monats wird von der Abwicklungsstelle eine monatliche Überprüfung und Zwischenabrechnung durchgeführt. Ergibt diese Überprüfung und Zwischenabrechnung, dass die gemäß Artikel 30 geleistete monatliche Akontozahlung das Zwischenabrechnungsergebnis überschreitet, kann im Folgemonat die Akontozahlung entsprechend verringert werden.
3. Die Abwicklungsstelle erstellt bis zum 15. März des Folgejahres die Endabrechnung für das vorangegangene Kalenderjahr der für diesen Zeitraum geleisteten Akontozahlungen unter Berücksichtigung des tatsächlich vom Förderungswerber für das Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ geleisteten Wegentgelts.

4 Gemeinsame Bestimmungen

4.1 Allgemeine Bestimmungen

Artikel 32 – Rückzahlung der Förderung

1. Im Zuge der Abrechnung oder der ex-post Kontrolle von der Abwicklungsstelle festgestellte Überzahlungen werden bei der nächsten Abrechnung in Abzug gebracht oder sind vom Förderungsempfänger zurückzuzahlen. Hierbei ist § 43 Abs. 7 ARR 2014 anzuwenden.
2. Eine Einstellung und Rückerstattung der Förderung erfolgt bei Vorliegen der in § 25 Abs. 1 Z 1 bis 9 und Z 11 bis 12 ARR 2014 genannten Fälle nach Maßgabe der in § 25 ARR 2014 vorgesehenen Bestimmungen, insbesondere wenn
 - a) Organe oder Beauftragte des Bundes vom Förderungswerber über wesentliche Umstände unrichtig oder unvollständig unterrichtet worden sind,
 - b) vom Förderungswerber vorgesehene Berichte nicht erstattet, Nachweise nicht erbracht oder erforderliche Auskünfte nicht erteilt worden sind, sofern in diesen Fällen eine schriftliche, entsprechend befristete und den ausdrücklichen Hinweis auf die Rechtsfolge der Nichtbefolgung enthaltende Mahnung erfolglos geblieben ist, sowie sonstige in dieser Verordnung vorgesehene Mitteilungen unterlassen wurden,
 - c) der Förderungswerber nicht aus eigener Initiative unverzüglich – jedenfalls noch vor einer Kontrolle oder deren Ankündigung – Ereignisse meldet, welche die Durchführung der geförderten Leistung verzögern oder unmöglich machen oder deren Abänderung erfordern würde,
 - d) der Förderungswerber vorgesehene Kontrollmaßnahmen be- oder verhindert oder die Berechtigung zur Inanspruchnahme der Förderung innerhalb des für die Aufbewahrung der Unterlagen vorgesehenen Zeitraumes nicht mehr überprüfbar ist,
 - e) die Förderungsmittel vom Förderungswerber ganz oder teilweise widmungswidrig verwendet worden sind,
 - f) die Leistung vom Förderungswerber nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden kann oder durchgeführt worden ist,

- g) vom Förderungswerber das Abtretungs-, Anweisungs-, Verpfändungs- und sonstige Verfügungsverbot gemäß § 24 Abs. 2 Z 11 ARR 2014 nicht eingehalten wurde,
 - h) die Bestimmungen des Gleichbehandlungsgesetzes von einem geförderten Unternehmen nicht beachtet wurden,
 - i) das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz oder das Diskriminierungsverbot gemäß § 7b BEinstG nicht berücksichtigt wird,
 - j) von Organen der Europäischen Union die Aussetzung und/oder Rückforderung verlangt wird oder
 - k) sonstige Förderungsvoraussetzungen, Bedingungen oder Auflagen, insbesondere solche, die die Erreichung des Förderungszwecks sichern sollen, vom Förderungswerber nicht eingehalten wurden.
3. Anstelle der in Abs. 2 vorgesehenen gänzlichen Rückforderung kann bei einzelnen Tatbeständen eine bloß teilweise Einstellung oder Rückzahlung der Förderung vorgesehen werden, wenn
- a) die vom Förderungsnehmer übernommenen Verpflichtungen teilbar sind und die durchgeführte Teilleistung für sich allein förderungswürdig ist,
 - b) kein Verschulden des Förderungsnehmers am Rückforderungsgrund vorliegt und
 - c) für den Förderungsgeber die Aufrechterhaltung des Förderungsvertrags weiterhin zumutbar ist.
4. Der allfällige Rückzahlungsbetrag wird mit dem nach § 25 Abs. 3 und 4 ARR 2014 sinngemäß anzuwendenden Zinssatz ab dem Datum der Auszahlung des Betrages an den Förderungsnehmer verzinst.
5. Die gewährte Förderung kann gemäß § 25 Abs. 7 ARR 2014 auf das gemäß § 15 Abs. 2 ARR 2014 oder nach unionsrechtlichen Bestimmungen zulässige Ausmaß gekürzt werden, wenn der Förderungsnehmer nach dem Zeitpunkt des Förderungsansuchens von einem anderen Organ des Bundes oder einem anderen Rechtsträger einschließlich anderer Gebietskörperschaften eine Förderung für dieselbe Leistung, auch wenn mit verschiedener Zweckwidmung, erhält, welche bei der Zuerkennung der Förderung nicht bekannt war, sofern nicht eine Vertragsänderung aus Sicht des BMK oder der Abwicklungsstelle zweckmäßig erscheint. Falls die Förderung bereits ausbezahlt wurde, kann eine entsprechende Rückforderung erfolgen. Die Abs. 1 bis 3 bleiben unberührt und Abs. 4 ist sinngemäß anzuwenden.

Artikel 33 – Datenschutz

1. Der Förderungswerber hat sowohl im Förderungsansuchen als auch im Förderungsvertrag zur Kenntnis zu nehmen, dass die haushaltsführende Stelle und die Abwicklungsstelle berechtigt sind,
 - a) 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;
 - b) die für die Beurteilung des Vorliegens der Förderungsvoraussetzungen und zur Prüfung des Verwendungsnachweises (8. Abschnitt ARR 2014) erforderlichen personenbezogenen Daten über die von ihr oder ihm 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 TDBG 2012 durchzuführen.
2. Der Förderungswerber hat zur Kenntnis zu nehmen, 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 §§ 57 bis 61 und 47 BHG 2013 sowie § 14 ARR 2014) und der Europäischen Union nach den EU-rechtlichen Bestimmungen übermittelt oder offengelegt werden müssen.
3. Sofern eine über Abs. 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 Art 6 (1) a) DSGVO, der Förderungswerber ausdrücklich zustimmt, dass die Daten von der haushaltsführenden Stelle oder der Abwicklungsstelle als Dienstleister für diese zusätzlichen Zwecke verwendet werden können. In der Zustimmungserklärung ist anzuführen, welche Daten zu welchem Zweck verwendet werden können.
4. Ein Widerruf dieser Zustimmungserklärung durch den Förderungswerber 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.

Artikel 34 – Gerichtsstand

1. Ausschließlicher Gerichtsstand für alle sich aus dem Förderungsvertrag ergebenden Rechtsstreitigkeiten ist Wien.
2. Auf den Förderungsvertrag ist österreichisches Recht anzuwenden.

4.2 Förderungsabwicklungsstelle

Artikel 35

Mit der Abwicklung des Subprogramms zur Gewährung von Förderungen für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen sowie des Subprogramms zur Gewährung von Förderungen für Schienenverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“, für die in Österreich Wegeentgelt an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG entrichtet wird, wird unter Berücksichtigung des § 8 und § 9 ARR 2014 die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) beauftragt.

4.3 Kontrolle und Evaluierung

Artikel 36

1. Für die im Einklang mit den gegenständlichen Richtlinien gewährten Förderungen führt die Abwicklungsstelle im Auftrag des BMK jährlich eine Evaluierung durch, die insbesondere überprüft, ob der mit den Maßnahmen angestrebte Erfolg (insb. Beitrag zur Aufrechterhaltung bzw. Stabilisierung des Transportvolumens hinsichtlich der Förderobjekte gemäß Artikel 6 Abs. 1) erreicht wurde.
2. Darüber hinaus sind bis spätestens 15. Juni des jeweiligen Jahres Zwischenberichte von der Abwicklungsstelle an das BMK vorzulegen.
3. Nach Abschluss des Förderungsprogramms führt das BMK gemäß § 44 Abs. 2 ARR 2014 eine Evaluierung durch, in der überprüft wird, ob das Ziel der Aufrechterhaltung bzw. Stabilisierung des Transportvolumens hinsichtlich der Förderungsobjekte gemäß Artikel 6 Abs. 1 sowie Artikel 20 Abs. 1 erreicht wurde.

4.4 Schlussbestimmungen und Geltungsdauer

Artikel 37 – Publizität

1. Diese Richtlinien und die jeweils zur Anwendung kommenden Förderungssätze werden im Internet veröffentlicht.
2. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit dem im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien ein Förderungsvertrag geschlossen wurde, ist verpflichtet, seine Kunden in geeigneter Form darüber und über das Ausmaß der gewährten Förderung zu informieren. Nähere Bestimmungen darüber sind im jeweiligen Förderungsvertrag enthalten.

Artikel 38 – Inkrafttreten und Geltungsdauer

1. Das gegenständliche Förderungsprogramm wurde gemäß Artikel 108 Abs. 3 AEUV am 08.09.2022 der Europäischen Kommission notifiziert und tritt erst nach Genehmigung durch die Europäische Kommission in Kraft.
2. Diese Richtlinien gelten für den Zeitraum vom 01.01.2023 bis 31.12.2027.

Anhang 1 Bestimmungen zum Einzelwagenverkehr

I Einzelwagenverkehr

Einzelwagenverkehr gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. a ist nur dann förderungsfähig im Sinne der vorliegenden Richtlinien, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Einzelwagenverkehr: die Schienenbeförderung eines oder mehrerer beladener Schienenfahrzeuge für die Güterbeförderung, welche in einem vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen definierten System des Einzelwagenverkehrs erfolgt. Dieses System hat aus folgenden Komponenten zu bestehen:

1. definierte Abfertigungsstellen in Österreich, die auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in welchen die Ladung von einzelnen Schienenfahrzeugen zur Beförderung angenommen und/oder von der Beförderung abgeliefert wird;
2. definierte Knotenpunkte in Österreich, die auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in denen beladene Schienenfahrzeuge, die an den in Ziffer 1 genannten Abfertigungsstellen zur Beförderung angenommen wurden und/oder von der Beförderung abgeliefert werden, von einem Zug auf einem anderen Zug übergehen;
3. definierte Grenzübertrittspunkte auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur in Österreich, über welche die Beförderung von beladenen Schienenfahrzeugen für die Güterbeförderung, die an den in Ziffer 1 genannten Abfertigungsstellen zur Beförderung angenommen wurden und/oder von der Beförderung abgeliefert werden, in das Ausland bzw. vom Ausland durchgeführt wird;
4. definierte Zugfahrten auf öffentlicher Schieneninfrastruktur, mit denen die Beförderung von beladenen Schienenfahrzeugen für die Güterbeförderung, die an den in Ziffer 1 genannten Abfertigungsstellen zur Beförderung angenommen wurden und/oder von der Beförderung abgeliefert werden zwischen den in Ziffern 1, 2 und 3 genannten Abfertigungsstellen, Knotenpunkten und Grenzübertrittspunkten durchgeführt wird;

1. gegebenenfalls definierte Knotenpunkte in Österreich, die auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in denen beladene Schienenfahrzeuge zur Beförderung nach oder von den in Ziffer 1 genannten Abfertigungsstellen von Kooperationspartnern übernommen oder an Kooperationspartner übergeben werden.

II Abgeltungssätze 2025

Die Förderung wird nach je in Österreich befördertem Nettotonnenkilometer berechnet, wobei nach Inland bzw. Ein-/Ausfuhr, sowie nach Hauptlauf zwischen den Knoten und Vor- und Nachlauf zwischen Knoten und Versand- bzw. Empfangsbedienstellen (first bzw. last mile) und Entfernungsklasse bis bzw. ab 100 km unterschieden wird und dabei folgende Abgeltungssätze zur Anwendung kommen:

Tabelle 1 Abgeltungssätze EWV in Euro je 1.000 ntkm

Entfernungsklasse	bis 100 km ⁵	ab 100 km
Inland	29,17	11,28
Ein-/Ausfuhr	29,17	6,24

⁵ gilt nur für die Fahrstrecke des Wagens im ersten Zug von der Versandbedienstelle sowie für die Fahrstrecke des Wagens im letzten Zug zu der Empfangsbedienstelle auf österreichischem Staatsgebiet. Fahrten von oder zu einem Grenzübertrittspunkt gelten nicht als erste oder letzte Zugfahrt.

Anhang 2 Bestimmungen zum unbegleiteten Kombinierten Verkehr

I Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr

Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. b ist nur dann förderungsfähig im Sinne der vorliegenden Richtlinien, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr erfolgt als Schienenbeförderung von umschlagbaren Transportbehältern in einem vom jeweiligen EVU definierten System, das aus folgenden Komponenten zu bestehen hat:

1. definierte Terminals in Österreich, welche über öffentliche Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in welchen ein umschlagbarer Transportbehälter von einem Wasser- oder Straßenfahrzeug auf ein Schienenfahrzeug, von einem Schienenfahrzeug auf ein Wasser- oder Straßenfahrzeug oder von einem Schienenfahrzeug auf ein anderes Schienenfahrzeug geladen wird;
2. definierte Grenzübertrittspunkte auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur in Österreich, über welche umschlagbare Transportbehälter, welche in den in Ziffer 1 genannten Terminals auf Schienenfahrzeuge ver- bzw. entladen werden, vom Inland in das Ausland bzw. vom Ausland in das Inland befördert werden;
3. definierte Zugfahrten auf öffentlicher Schieneninfrastruktur, mit denen die Beförderung von umschlagbaren Behältern zwischen oder von den in Ziffer 1 genannten Terminals oder von den in Ziffer 2 genannten Grenzübertrittspunkten zu den in Ziffer 2 genannten Grenzübertrittspunkten durchgeführt wird;
4. gegebenenfalls definierte Betriebsstellen der öffentlichen Schieneninfrastruktur, an welchen mit umschlagbaren Behältern beladene Schienenfahrzeuge zur Beförderung nach oder von den in Ziffer 1 genannten Terminals von Kooperationspartnern übernommen oder an Kooperationspartner übergeben werden.

II Abgeltungssätze 2025

Tabelle 2 Inland (Abgeltungssatz in Euro pro ITE)

Verkehrs-, Behälter Art/Gewicht/Entfernungsklasse		30–100 km	101–250 km	ab 251 km
GC20, WAB20, WAB 25 (Länge 20'–29')	bis 25 Tonnen	41,38	64,90	78,84
	ab 25 Tonnen	27,23	42,47	51,62
GC30, WAB30 (Länge 30'–39')	bis 25 Tonnen	57,93	83,42	96,70
	ab 25 Tonnen	41,38	64,25	81,02
GC40, WAB 40 (Länge 40'–45'), SAN 70	bis 25 Tonnen	78,63	108,46	121,53
	ab 25 Tonnen	49,44	76,88	98,23

Tabelle 3 Ein-/Ausfuhr (Abgeltungssatz in Euro pro ITE)⁶

Verkehrs-, Behälter Art/Gewicht/Entfernungsklasse		30–100 km	101–250 km	ab 251 km
GC20, WAB20, WAB 25 (Länge 20'–29')	bis 25 Tonnen	20,74	33,02	40,19
	ab 25 Tonnen	13,70	21,50	26,24
GC30, WAB30 (Länge 30'–39')	bis 25 Tonnen	29,31	42,37	49,15
	ab 25 Tonnen	20,86	32,64	41,22
GC40, WAB 40 (Länge 40'– 45'), SAN 70	bis 25 Tonnen	39,81	55,17	61,82
	ab 25 Tonnen	24,96	38,91	49,92

⁶ Bei grenzüberschreitenden Transporten (Ein/Ausfuhr) zu grenznahen Terminals in Österreich, bei welchen die Schienenstrecke im Inland (österreichisches Schienennetz) weniger als 30 km beträgt, wird die SGV-Förderung unter der Bedingung gewährt, dass die Gesamtschienenstrecke (inkl. der ausländischen Strecke) 30 km übersteigt, jedoch die Schienenstrecke im Inland (österreichisches Schienennetz) nicht weniger als 10 km beträgt. In diesem Fall werden für den inländischen Streckenanteil die Förderungssätze für die Entfernungsklasse 30-100 km angewendet.

Tabelle 4 Ein-/Ausfuhr Maritim NORD (Abgeltungssatz in Euro pro ITE)^{7,8}

Verkehrs-, Behälter Art/Gewicht/Entfernungsklasse		30–100 km	101–250 km	ab 251 km
GC20, WAB20, WAB 25 (Länge 20'–29')	bis 25 Tonnen	16,07	26,35	31,32
	ab 25 Tonnen	10,75	17,05	20,32
GC30, WAB30 (Länge 30'–39')	bis 25 Tonnen	23,24	33,78	38,32
	ab 25 Tonnen	16,43	25,92	32,01
GC40, WAB 40 (Länge 40'– 45'), SAN 70	bis 25 Tonnen	31,60	44,02	48,13
	ab 25 Tonnen	19,62	30,92	38,76

Tabelle 5 Durchfuhr (Abgeltungssatz in Euro pro ITE)

Verkehrs-, Behälter Art/Gewicht/Entfernungsklasse		30–100 km	101–250 km	ab 251 km
GC20, WAB20, WAB 25 (Länge 20'–29')	bis 25 Tonnen	11,40	19,68	22,44
	ab 25 Tonnen	7,80	12,60	14,40
GC30, WAB30 (Länge 30'–39')	bis 25 Tonnen	17,16	25,20	27,48
	ab 25 Tonnen	12,00	19,20	22,80
GC40, WAB 40 (Länge 40'– 45'), SAN 70	bis 25 Tonnen	23,40	32,88	34,44
	ab 25 Tonnen	14,28	22,92	27,60

⁷ Bei grenzüberschreitenden Transporten (Ein/Ausfuhr) zu grenznahen Terminals in Österreich, bei welchen die Schienenstrecke im Inland (österreichisches Schienennetz) weniger als 30 km beträgt, wird die SGV-Förderung unter der Bedingung gewährt, dass die Gesamtschienenstrecke (inkl. der ausländischen Strecke) 30 km übersteigt, jedoch die Schienenstrecke im Inland (österreichisches Schienennetz) nicht weniger als 10 km beträgt. In diesem Fall werden für den inländischen Streckenanteil die Förderungssätze für die Entfernungsklasse 30-100 km angewendet.

⁸ Unter dem Segment Maritim Nord sind UKV Verkehre von/nach Antwerpen, Bremerhaven, Hamburg oder Rotterdam zu verstehen.

Anmerkung zu diesen Tabellen

Für Beförderungen über Bergstrecken (Brenner, Tauern, Pyhrn, Semmering und Arlberg) erhöht sich der Abgeltungssatz pro Behälter wie folgt:

- für GC20, WAB 20 und WAB 25 um 2,16 Euro
- für GC30 und WAB 30 um 3,24 Euro
- für GC40, SAN70 und WAB40 um 4,32 Euro

Anhang 3 Bestimmungen zur Rollenden Landstraße

I Rollende Landstraße

Rollende Landstraße gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. c ist nur dann förderungsfähig im Sinne der vorliegenden Richtlinien, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Die Rollende Landstraße erfolgt als Schienenbeförderung von Lastkraftwagen in einem vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen definierten System, das aus folgenden Komponenten zu bestehen hat:

1. definierte Terminals in Österreich (und im Ausland), welche über öffentliche Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in welchen Straßenfahrzeugen des Güterverkehrs mit eigener Kraft zum Zwecke des Schienentransports auf Schienenfahrzeuge auffahren oder von Schienenfahrzeugen abfahren;
2. definierte Grenzübergangspunkte auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur in Österreich, über welche Straßenfahrzeuge des Güterverkehrs, welche in den in Ziffer 1 genannten Terminals auf Schienenfahrzeuge verladen bzw. von Schienenfahrzeugen entladen werden, vom Inland in das Ausland bzw. vom Ausland in das Inland befördert werden;
3. definierte Zugfahrten auf öffentlicher Schieneninfrastruktur, mit denen die Beförderung von Straßenfahrzeugen des Güterverkehrs, welche in den in Ziffer 1 genannten Terminals auf Schienenfahrzeuge verladen bzw. von Schienenfahrzeugen entladen werden, zwischen den in Ziffer 1 genannten Terminals und/oder in Ziffer 2 genannten Grenzübergangspunkten durchgeführt wird;
4. Im RoLa-Zugverband ist ein Begleitwagen für die Fahrer mitzuführen⁹.

⁹ In begründeten Ausnahmefällen kann der Begleitwagen durch Busverkehr ersetzt werden.

II Abgeltungssätze 2025

Tabelle 6 Abgeltungssätze RoLa in Euro je RoLa-Sendung

Achse	Euro je RoLa-Sendung ⁽¹⁾
Brennerachse	
Roncafort – Wörgl	94,- ⁽²⁾ / 47,- ⁽³⁾
Roncafort – Regensburg	100,- ⁽²⁾ / 50,- ⁽³⁾
Brennersee – Regensburg	100,- ⁽²⁾ / 50,- ⁽³⁾
Brennersee – Wörgl	94,- ⁽²⁾ / 47,- ⁽³⁾
Tauernachse	81,-
Pyhrn-Schoberachse	77,-

Anmerkungen zu dieser Tabelle:

- Als eine RoLa-Sendung gilt ein Lastkraftwagen (LKW), ein Lastkraftwagen mit Anhänger (LKW-Zug) oder eine Sattelzugmaschine mit Sattelaufleger (Sattelzug) sofern diese transporttechnisch auf der jeweiligen RoLa befördert werden können.
- Zahlung je RoLa-Sendung auf einem Tagzug am Brenner, d.h. die fahrplanwirksame Abfahrtszeit oder Ankunftszeit in einem Terminal in Österreich bzw. im Falle der Durchfahrt durch Österreich die fahrplanwirksame Grenzeintrittszeit oder Grenzaustrittszeit liegt zwischen 5.00 Uhr und 22.00 Uhr.
- Zahlung je RoLa-Sendung auf einem Nachtzug am Brenner, d.h. die fahrplanwirksame Abfahrtszeit oder Ankunftszeit in einem Terminal in Österreich bzw. im Falle der Durchfahrt durch Österreich die fahrplanwirksame Grenzeintrittszeit oder Grenzaustrittszeit liegt zwischen 22.01 Uhr und 04.59 Uhr.

Anhang 4 Bestimmungen zum Subprogramm zur Gewährung von Förderungen für Schienenverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“, für die in Österreich Wegeentgelt an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG entrichtet wird

Die ÖBB-Infrastruktur AG sieht unter Beachtung des § 67d EisebG sechs Marktsegmente vor (Dienstzüge, also Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge stellen kein eigenes Marktsegment dar), wovon vier im Bereich Personenverkehr und zwei im Bereich Güterverkehr sind. Das Marktsegment Güterverkehr wird in „Güterverkehr manipuliert“ und „Güterverkehr nicht manipuliert“ unterteilt.

Einzelwagenverkehre sowie kombinierte Verkehre werden dem Marktsegment **„Güterverkehr manipuliert“** zugeordnet.

Im System Einzelwagenverkehr werden Güterwagen von verschiedenen Versendern in einem Bahnhof (z.B. Verschubknotenbahnhof, Verschubstandort) gesammelt, im Rahmen des Zugbildungsprozesses sortiert und zu einem Zug zusammengefasst. Dieser Zug transportiert die gesammelten Güterwagen zum nächsten Bahnhof, in dem diese entweder wieder sortiert und auf andere Züge aufgeteilt oder an die verschiedenen Empfänger verteilt werden.

Im Rahmen des Einzelwagenverkehrs findet mindestens ein Übergang von Güterwagen von Zug zu Zug statt, womit meist ein hoher Verschub- und Zeitaufwand für die Zugbildung verbunden ist. Die Bahnhöfe (z.B. Verschubknotenbahnhof, Verschubstandort), in denen dieser Übergang erfolgt, übernehmen die Sammel-, Sortier- bzw. Verteilfunktion für den Einzelwagenverkehr.

Eisenbahnverkehrsdienste des Einzelwagenverkehrs sind bei der Bestellung durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen (DG, SDG, NG, SNG, VG, SVG, BED, SBED) des Einzelwagenverkehrs zu bezeichnen. Das Vorliegen eines Einzelwagenverkehrssystems ist mittels geeignetem Nachweis (z.B. Produktions-, Zugbilde- oder Wagenübergangspläne) darzulegen.

Bei den kombinierten Verkehren (unbegleiteter und begleiteter KV) wird die Transporteinheit (Container, Wechselaufbauten, Sattelaufleger, Mobiler, ACTS-Container, Straßenfahrzeuge) umgeschlagen und nicht das transportierte Gut selbst. Eisenbahnverkehrsdienste, die ausschließlich der Beförderung dieser Transporteinheiten dienen, sind dem Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ zugeordnet. Maßgeblich für die Einstufung ist die KV-Kennung (Profil) samt bestelltem Zuglauf/Produktionskonzept (Verkehre zwischen in- oder ausländischen KV-Terminals). Kombinierte Verkehre werden durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen TEC, STEC, KGAG, SKGAG, ROLA, SROLA bezeichnet.

Kann ein Eisenbahnverkehrsdienst nicht dem Einzelwagenverkehr oder dem kombinierten Verkehr zugeordnet werden, wird dieser dem Marktsegment „Güterverkehr nicht manipuliert“ zugeschrieben.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Abgeltungssätze EWV in Euro je 1.000 ntkm.....	34
Tabelle 2 Inland (Abgeltungssatz in Euro pro ITE).....	36
Tabelle 3 Ein-/Ausfuhr (Abgeltungssatz in Euro pro ITE).....	36
Tabelle 4 Ein-/Ausfuhr Maritim NORD (Abgeltungssatz in Euro pro ITE).....	37
Tabelle 5 Durchfuhr (Abgeltungssatz in Euro pro ITE)	37
Tabelle 6 Abgeltungssätze RoLa in Euro je RoLa-Sendung	40

**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