

Anlage B1: Besondere Bestimmungen und Abgeltungssätze für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV)

I. Grundlagen und besondere Bestimmungen

1. Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr erfolgt als Schienenbeförderung von umschlagbaren Transportbehältern in einem vom jeweiligen EVU definierten System, das aus folgenden Komponenten zu bestehen hat:
 - a) definierte Terminals / Umschlagstellen 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;
 - b) definierte Grenzübergangspunkte 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;
 - c) 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 Grenzübergangspunkten zu den in Ziffer 2 genannten Grenzübergangspunkten durchgeführt wird.
2. Nicht unter die Bestimmungen dieser Anlage fallen Sondersendungen und Sonderformen des UKV (z.B. reiner Haus-Haus-Verkehr ohne Straßenvor- und/oder -nachlauf außerhalb eines Werks-/Firmengeländes). Somit erhalten nur solche UKV-Verkehre eine Förderung, für die zumindest ein Straßenvor- bzw. -nachlauf erfolgt (siehe dazu auch Artikel 5 Z 1 lit. b bzw. Artikel 5 Z 2 lit. f der Sonderrichtlinien). Reine Werksverkehre, für die außerhalb eines Werksgeländes weder ein Straßenvorlauf noch ein Straßennachlauf erfolgt, erhalten keine Förderung.
Daraus ergeben sich für eine Förderungsgewährung im UKV-Transport folgende Voraussetzungen:

- a) im bilateralen Verkehr findet von oder zu einem Terminal zumindest ein Straßenvorlauf oder ein Straßennachlauf statt, der auf öffentlichen Straßen durchgeführt wird;
- b) im Inlandsverkehr findet zumindest von oder zu einem Terminal ein Straßenvorlauf oder Straßennachlauf statt, der auf öffentlichen Straßen in Österreich durchgeführt wird;
- c) im Transitverkehr findet zumindest unmittelbar vor oder unmittelbar nach der Schienenbeförderung ein Straßenvorlauf oder Straßennachlauf statt, der auf öffentlichen Straßen durchgeführt wird.

Sind diese Voraussetzungen des durchgeführten Straßenvorlaufs bzw. Straßennachlaufs nicht gegeben, ist eine Gewährung der Förderung für den hierfür geltend gemachten UKV-Transport nicht zulässig.

II. Erbringung der Verkehrsleistung

1. Die Förderfähigkeit eines Schienentransports im UKV liegt dann vor, wenn dieser:
 - a) von einer als „Grenzübertrittspunkt“ definierten Betriebsstelle nach einer als „Terminal“ definierten Betriebsstelle in Österreich oder
 - b) von einer als „Terminal“ definierten Betriebsstelle in Österreich nach einer als „Grenzübertrittspunkt“ definierten Betriebsstelle oder
 - c) von einer als „Grenzübertrittspunkt“ definierten Betriebsstelle nach einer als „Grenzübertrittspunkt“ definierten Betriebsstelle oder
 - d) zwischen zwei als „Terminal“ definierten Betriebsstellen in Österreich vom Förderungsnehmer als trassenbestellendes Eisenbahnverkehrsunternehmen auf öffentlicher Schieneninfrastruktur in Österreich durchgeführt wird. Die für die Bemessung der Förderungshöhe maßgebliche Transportentfernung ergibt sich aus der nach den in lit. a bis d zurückzulegenden Transportstrecke.

2. Wird der Schienentransport in einem der unter Abs. 1 lit. a bis d angeführten Transportfälle von mehreren trassenbestellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen in Form von aufeinander folgende Zugfahrten durchgeführt, ist eine Förderungszuscheidung für die jeweiligen einzelnen Zugfahrten alleine nicht zulässig, da sich daraus eine nicht korrekte Förderungsbemessung ergeben würde. Daher kann im Falle einer kooperativen Transportdurchführung durch mehrere trassenbestellende Eisenbahnverkehrsunternehmen die dafür anfallende Förderung nur durch eines der

beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen einmalig für die gesamte Transportstrecke geltend gemacht werden (siehe § 5 Abs. 2 des Förderungsvertrags).

3. Bei kooperativer UKV-Transportdurchführung mittels Subauftragnehmer durch mehrere trassenbestellende Eisenbahnverkehrsunternehmen kann eine Förderungszuscheidung nur dann erfolgen, wenn der Abwicklungsstelle die in § 5 Abs. 2 des Förderungsvertrags genannten Angaben vorliegen. Die Aufteilung der dem Förderungsnehmer zugeschiedenen Förderung obliegt in diesem Fall den kooperierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

III. Berechnung der Förderung und Abgeltungssätze

1. Die Förderung wird nach je transportierter ITE berechnet, wobei die Höhe der Förderung je nach Größe und Gewicht der ITE, nach zurückgelegter Entfernung auf der Schiene in Österreich sowie den auf der jeweiligen Strecke erforderlichen Produktionsbedingungen (Bergstrecken) variiert und dabei folgende Abgeltungssätze für das Jahr 2024 zur Anwendung kommen:

Tabelle a: Abgeltungssatz in Euro pro ITE - Inland

Verkehrs-, Behälter Art/Gewicht/Entfernungsklasse			30–100 km	101–250 km	ab 251 km
Inland	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 b: Abgeltungssatz in Euro pro ITE – Ein-/Ausfuhr

Verkehrs-, Behälter Art/Gewicht/Entfernungsklasse			30–100 km	101–250 km	ab 251 km
Ein- /Ausfuhr*	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
Maritim Nord Ein- /Ausfuhr**	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

* 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 Fördersätze für die Entfernungsklasse 30-100 km angewendet.

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

Tabelle c: Abgeltungssatz in Euro pro ITE - Durchfuhr

Verkehrs-, Behälter Art/Gewicht/Entfernungsklasse			30–100 km	101–250 km	ab 251 km
Durchfuhr	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

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

Tabelle d: Abgeltungssatz in Euro pro ITE- - Bergzuschlag

Verkehrs-, Behälter Art/Gewicht/Entfernungsklasse			30–100 km	101–250 km	ab 251 km
Bergzuschlag	GC20, WAB20, WAB 25 (Länge 20'–29')	bis 25 Tonnen	2,16	2,16	2,16
		ab 25 Tonnen	2,16	2,16	2,16
	GC30, WAB30 (Länge 30'–39')	bis 25 Tonnen	3,24	3,24	3,24
		ab 25 Tonnen	3,24	3,24	3,24
	GC40, WAB 40 (Länge 40'–45'), SAN 70	bis 25 Tonnen	4,32	4,32	4,32
		ab 25 Tonnen	4,32	4,32	4,32

Nähere Bestimmungen finden sich in der Anlage B3 „Verzeichnis der Bergstrecken“.

Anmerkung zu allen Tabellen:

Eine Multiplikation der Fördersätze mit der Anzahl allenfalls übereinander gestapelter ITE ist nicht möglich.

- Um eine korrekte Abrechnung der förderfähigen ITE zu gewährleisten sind für Container, Wechselaufbau, Sattelaufleger und Mobiler in den Abrechnungsfiles, im Feld „EVU_IST_NHM_CODE“ (Güterart), folgende unten angeführte NHM-Codes bzw. Buchstaben zu verwenden:

Behälterart	NHM- Code	Buchstabencode
Container	9931, 9941	GC
Wechselaufbau	9932, 9935, 9942	WAB
Sattelaufleger	9933, 9943	SAN
Mobiler	9939, 9949	WAB