

**Programm zur Unterstützung des Ausbaues von
Anschlussbahnen
und
Programm für die Unterstützung von Umschlagsanlagen
im Intermodalen
Verkehr Straße-Schiene-Schiff (Terminalförderung)**

Dienstbehelf zur Bearbeitung von Förderungsanträgen

INHALTSVERZEICHNIS

Programm zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen	3
Programm zur Unterstützung von Umschlagsanlagen	9
Vergleich der beiden Programme	15

Programm zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen

Kurzbezeichnung: AB-Programm

Rechtliche Grundlage:

Richtlinie zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen des BMVIT vom Oktober 2006 bei der Europäischen Kommission am 22.11.2006 (Nr. 707/2006) genehmigt am 29.1. 2007 unter der Nummer K (2007) 326

Laufzeit: 1.1.2007 bis 31.12.2012

Zielsetzung des Programms

Das Programm zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen zielt auf die Verbesserung der Entwicklungschancen des schienengebundenen Haus-Haus-Verkehres ab. Eine derartige Verkehrsverlagerung kann in entscheidendem Maß einen Beitrag zur Entlastung der Straße leisten.

Durch das Programm kann gefördert werden...

Das Programm fördert Investitionen in Anschlussbahnen, welche positive Auswirkungen auf den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit erwarten lassen, das sind Anlagen und Einrichtungen, welche ausschließlich und unmittelbar der Abwicklung und Sicherung des Anschlussbahnbetriebes und Anschlussbahnverkehrs dienen.

Dabei werden folgende Maßnahmen unterschieden:

- Neuerrichtung einer Anschlussbahn, kurz „NE“
- Erweiterung einer Anschlussbahn, kurz „EW“
- Erhaltung (soweit aktivierungsfähig) und Modernisierung einer Anschlussbahn, kurz „EH“ und „MO“

Der Förderungswerber muss wirtschaftlicher Eigentümer der förderungsgegenständlichen Anschlussbahn sein. Eine vollständige oder teilweise Überlassung (beispielsweise Vermietung) der förderungsgegenständlichen Anschlussbahn an Dritte ist ohne vorgängige Zustimmung des BMVIT unzulässig.

Beispiele für förderbare Investitionen:

- Gleisanlagen ab dem Anschlusspunkt eines anschlussgebenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) samt Zubehör wie Entwässerung, Unterbau, Oberbau, Verschieberbahnsteige, Weichen, Fahrleitungsanlagen und dergleichen
- Gleisrampen, befestigte Verladeflächen, Beleuchtungsanlagen, Einfriedungen
- Gleiswaagen
- Mattengleise und ähnliche für die Manipulation mit gefährlichen Gütern notwendige Vorkehrungen
- Überdachungen
- Ausschließlich für den Betrieb der Anschlussbahn dienende Fahrzeuge, jedoch keine Streckentriebfahrzeuge und nur Fahrzeuge, die vom Förderungswerber auf der förderungsgegenständlichen Anschlussbahn bzw. im Nahbereich der förderungsgegenständlichen Anschlussbahn einsetzbar sind, sowie Vorrichtungen zum Bewegen von Waggons (Seilspindelanlagen etc.).
- Krananlagen, Stapler, Be- und Entladegeräte in jenem Ausmaß, wie sie den Zwecken der Anschlussbahn dienen. Bei Anlagen und Geräten, die dem Kom-

binierten Verkehr (KV) dienen, wird die Unterstützung mit allfälligen Förderungen des KV kumuliert

Beispiele für nicht förderbare Investitionen:

- Kosten, die vor der Antragstellung angefallen sind
- Transportsysteme oder Teile davon, die ausschließlich innerbetrieblichen Zwecken dienen
- Ankauf von Grundstücken und Baulichkeiten
- Gebäude, ausgenommen für den Anschlussbahnbetrieb notwendige überdachte Manipulationsflächen
- Reparaturen aller Art
- Ankauf von kurzlebigen Wirtschaftsgütern sowie von Vorrichtungen und Werkzeugen
- Straßenfahrzeuge, ausgenommen jene, die ausschließlich Zwecken der förderungsgegenständlichen Anschlussbahn dienen
- Honorare für Experten – ausgenommen sind Projektierungs- und Planungskosten bis zu 5 % der richtliniengemäß anerkehbaren Kosten des Projektes
- Betriebseigene Bauaufsicht

Wer kann gefördert werden?

Antragsberechtigt sind natürliche Personen, Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften, unabhängig davon, ob sich deren Wohnsitz oder Firmensitz innerhalb oder außerhalb des Gebietes der Republik Österreich befindet.

Wer kann nicht gefördert werden?

Gebietskörperschaften sind nicht antragsberechtigt.

Fördersätze:

Im Rahmen des Programms können Investitionskostenzuschüsse in folgendem Ausmaß gewährt werden:

- Erhaltung bestehender Anschlussbahnen („EH“): **maximal 30 %** der anrechenbaren Investitionskosten.
- Errichtung neuer und Erweiterung oder Modernisierung bestehender Anschlussbahnen („NE, EW oder MO“): **maximal 40 %** der anrechenbaren Investitionskosten.
- Es gelten die im Einzelnen angeführten Fördersätze gemäß Beilage.

In den nationalen Regionalfördergebieten und in den Fördergebieten gemäß EU-Strukturfonds (Ziel 1, Ziel 2) erhöhen sich die oben angeführten Werte für den maximalen Investitionszuschuss auf 40 bzw. 50 %.

Die **Förderobergrenzen** je Projekt betragen:

- bei Verbesserungsmaßnahmen an bestehenden Anschlussbahnen
€1,500.000,--
- bei Erweiterung oder Modernisierung einer bestehenden Anschlussbahn
€2,500.000,--
- bei Errichtung einer neuen Anschlussbahn € 3,000.000,--

Es werden nur Projekte gefördert, bei welchen der Förderungsbetrag **zumindest € 15.000,--** beträgt.

Voraussetzungen und Verpflichtungen:

- Der Förderungswerber muss sich in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen befinden und einer Bonitätsprüfung unterziehen.
- Der Förderungswerber muss alle ihm zu Gebote stehenden zumutbaren Finanzierungsmöglichkeiten ausgeschöpft haben. Wenn Interessen eines Bundeslandes oder einer Gemeinde berührt werden, ist auch deren angemessene finanzielle Beteiligung anzustreben, wobei die kumulierte Höchstgrenze zu beachten ist.
- Die Gesamtfinanzierung des zu fördernden Vorhabens muss gesichert sein.
- Mindestens 30 % der Investitionskosten (Projektausgaben) sind durch Eigenmittel bzw. nicht geförderte Kredite aufzubringen.
- Der Förderungswerber muss sich verpflichten bei Nichterfüllung der Förderbedingungen den Förderbetrag zur Gänze oder aliquot zurückzuzahlen.

- Die Förderung ist nur zulässig, wenn die Realisierung des Projekts ohne Förderung aus Bundesmitteln nicht, nicht im vorgesehenen Umfang oder nur zu einem späteren Zeitpunkt möglich wäre.
- Der Förderungsnehmer ist zu verpflichten, ein vertraglich vereinbartes Transportvolumen über die geförderte Anschlussbahn während eines vertraglich festgelegten Zeitraums (mindestens 5 Jahre) zu garantieren. Mindererfüllungen des vertraglich vereinbarten Transportvolumens bewirken eine aliquote Kürzung des Förderungsbetrages.
- Der Förderungsnehmer ist zu verpflichten, über das geförderte Vorhaben die erforderlichen Auskünfte zu erteilen, die widmungsgemäße Verwendung der Förderung nachzuweisen und die Überprüfung der Durchführungsarbeiten vor Ort zu gestatten bzw. alle Ereignisse, welche die Durchführung der geförderten Investitionen oder die Erreichung des Förderungszwecks verzögern, unmöglich machen oder eine Änderung der vereinbarten Auflagen oder Bedingungen erfordern, unverzüglich anzuzeigen.

Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht.

Verfahren / Abwicklung:

- Die SCHIG mbH, mit dem Team der ATF (Anschlussbahn- und Terminalförderung) unterstützt seit dem 01. Juni 2008 das BMVIT im Rahmen der Abwicklung des Förderansuchens. Ansprechpartner in der ATF ist Herr Mag. Rudolf Sebastnik – T: +43 (0) 1 812 73 43-1405; F: +43 (0) 812 73 43-1100; e-mail: r.sebastnik@schig.com .
- Die Förderansuchen sind – wie bisher gehandhabt – unter Verwendung der einheitlichen Formulare schriftlich an das BMVIT bei nachfolgender Stelle einzureichen:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung V / Infra 4 – Gesamtverkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien

- Die Förderungsentscheidung liegt beim BMVIT. Eine Ablehnung erfolgt schriftlich unter Angabe der Gründe.
- Eine Förderungszusage, welche mit bestimmten Auflagen zur Sicherung des Projekterfolges verbunden sein kann, erfolgt schriftlich und bedarf der Annahme durch den Förderungswerber. Mit der Annahme werden die vorgesehenen Verpflichtungen übernommen.
- Werden die vorgesehenen förderbaren Projektkosten unterschritten, verringert sich die Förderung aliquot.

Programm zur Unterstützung von Umschlagsanlagen im Intermodalen Verkehr Straße-Schiene-Schiff (Terminalförderung)

Kurzbezeichnung: T-Programm

Rechtliche Grundlage:

Programm für die Unterstützung von Umschlagsanlagen im Intermodalen Verkehr Straße-Schiene-Schiff des BMVIT samt Beilagen A (Eignungs- und Bewertungskriterien) und B (Spezifikation der Zuwendungskriterien der Anlagen) bei der Europäischen Kommission notifiziert am 13.3.2006; registriert unter der Nummer N 196/06, genehmigt am 30. IX. 2006 unter der Nummer K(2006) 4011 endg.

Laufzeit: 1.7. 2006 bis 30.6.2012

Kurzdarstellung des Programms:

Das T-Programm unterstützt daher Umschlagsanlagen für die Modenkombinationen

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

in welchen der Güterumschlag entweder containerisiert (d. h. mittels Container, Wechselaufbauten und/oder Sattelanhängern ohne Zugmaschinen) oder als Stück/ Schüttgutumschlag erfolgt.

Beispiele für förderbare Investitionen:

Das Programm fördert Investitionsaufwendungen zur Errichtung, Erweiterung und Modernisierung von Umschlagsanlagen, welche ausschließlich, unmittelbar und vor Ort dem Güterumschlag dienen, deren Standort in Österreich liegt und die tatsächlich zur Aktivierung im – vor Ort befindlichen – Anlagevermögen des Unterstützungswerbers führen. Beabsichtigt der Unterstützungswerber, von einem anderen Unternehmen, als jenem, welches im Besitz der Betriebsanlagen ist (Betriebsgesellschaft), den Betrieb durchführen zu lassen (Betriebsgesellschaft), bedarf dies der Zustimmung durch das BMVIT bzw. der Einrichtung einer Schuldnergemeinschaft bzw. vergleichbarer Konstrukte.

Beispiele für nicht förderbare Investitionen:

- Kosten, die vor der Antragstellung angefallen sind
- Innerbetriebliche Transportsysteme oder Teile derselben, 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
- Ankauf von geringwertigen Wirtschaftsgütern
- Ankauf von Vorrichtungen und Werkzeugen, welche nicht unmittelbar im Zusammenhang mit der Umschlagstätigkeit stehen
- Straßenfahrzeuge, welche nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Umschlagstätigkeit stehen
- Honorare für Experten – ausgenommen sind Projektierungskosten bis zu 5 % der anerkannten Projektkosten, sowie die betriebseigene Bauaufsicht

- Spezifikation der Zuwendungsfähigkeit von Gewerken im Rahmen der Richtlinie gemäß Beilage, d.h., es gelten die im einzelnen angeführten Fördersätze gemäß Beilage B.

Wer kann gefördert werden?

Einzelunternehmen bzw. Personen- oder Kapitalgesellschaften mit Sitz in Österreich, die sich in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen befinden müssen und einer Bonitätsprüfung zustimmen.

Wer kann nicht gefördert werden?

Unterstützungswerber, die lediglich im Rahmen von Betreibergesellschaftskonstrukten auftreten, können nicht gefördert werden (siehe auch „Das Programm fördert“)

Fördersätze:

Die Projektunterstützung erfolgt in Form nicht rückzahlbarer Zuschüsse zu den Investitionen für Anlagen und Einrichtungen bis zu 50 % sowie Annuitätenzuschüssen. Die Unterstützungszusage wird auf den maximalen Auszahlungsbetrag hin begrenzt, wobei sowohl der jeweilige Maximalsatz der Einzelpositionen gemäß Beilage B der Richtlinien als auch der Gesamtfördersatz 50 % der anerkannten Projektinvestitionskosten nicht überschreiten darf.

Gemäß Beilage B der Richtlinien werden die einzelnen Investitionsmaßnahmen („Gewerke“) mit unterschiedlichen Unterstützungsanteilen von 0 bis 50 % bewertet. Die Zusage wird vom Ergebnis eines eigenen Bewertungsverfahrens, das in Beilage A detailliert beschrieben wird, abhängig gemacht.

Voraussetzungen und Verpflichtungen:

- Der Unterstützungswerber muss sich in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen befinden und einer Bonitätsprüfung unterziehen.
- Der Unterstützungswerber muss bei Antragstellung alle ihm zu Gebote stehenden zumutbaren Finanzierungsmöglichkeiten ausgeschöpft haben. Der daraus resultierende Verschuldungsgrad ist in Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit, Zumutbarkeit bzw. Tragfähigkeit im Lichte der gesamtprojektlichen Parameter in Umsetzung und Betrieb zu bewerten.
- Die Gesamtfinanzierung des zu unterstützenden Vorhabens muss jedenfalls gesichert sein.
- Die Unterstützung ist nur zulässig, wenn die Realisierung des Projektes ohne Förderung aus Bundesmitteln nicht, 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.
- Ein Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Betriebes der Anlagen und Einrichtungen gemäß den Vorgaben der Beilage A des T-Programmes ist zu erbringen bzw. muss in entsprechende Unterlagen Einsicht gewährt werden.
- Der Unterstützungswerber ist verpflichtet, bei Nichterfüllung der Unterstützungsbedingungen den Unterstützungsbetrag zur Gänze oder aliquot zurückzuzahlen.
- Mit Unterzeichnung des Vertrages verpflichtet sich der Unterstützungswerber je nach Unterstützungsanteilanteil, die Anlagen und Einrichtungen über bestimmte Mindestzeiträume zu betreiben, für deren Bestimmung der jeweils höchste Einzelunterstützungsanteilanteil maßgebend ist:

Unterstützungsanteilanteil (mit einem oder mehreren Gewerken bis zu:)	Mindestbetriebsdauer (gültig für das Gesamtvorhaben)
max. 50 %	11 Jahre
max. 30 %	7 Jahre
max. 20 %	5 Jahre

- Vor Ablauf der genannten Fristen sind die Vermietung oder Verpachtung der Anlagen oder Teile davon, welche Gegenstand der Unterstützung waren bzw. die sonstige Verwertung oder Veräußerung sowie Zweckänderung (auch Stilllegung) nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Zustimmung des BMVIT zulässig und jedenfalls dem Unterstützungsgeber unaufgefordert zur weiteren Entscheidung zur Kenntnis zu bringen.
- Der Unterstützungsempfänger verpflichtet sich, dem BMVIT regelmäßig, zumindest aber halbjährlich umschlagsrelevante Kennzahlen gemäß den vertraglichen Vereinbarungen zur Verfügung zu stellen.
- Grundvoraussetzung der Gewährung der Unterstützung ist die Abgabe der dem Antrag beigefügten Erklärung, während der vertraglich festgesetzten Mindestbetriebsdauer einen – dem öffentlichen Interesse entsprechenden – nicht diskriminativen Betrieb der Einrichtung in zumutbarem Ausmaß jedenfalls zu gewährleisten. Dies gilt im Fall der Einrichtung von Besitz- und Betriebsgesellschaften jedenfalls für beide Gesellschaften in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich. Die aktuellen Tarifsysteme samt Zugangs- und Nutzungsmodalitäten müssen marktkonform sein und dem BMVIT zur Veröffentlichung übermittelt werden.

Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht.

Verfahren / Abwicklung:

- Die SCHIG mbH, mit dem Team der ATF (Anschlussbahn- und Terminalförderung) unterstützt seit dem 01. Juni 2008 das BMVIT im Rahmen der Abwicklung des Förderansuchens. Ansprechpartner in der ATF ist Herr Mag. Rudolf Sebastnik – T: +43 (0) 1 812 73 43-1405; F: +43 (0) 812 73 43-1100; e-mail: r.sebastnik@schig.com .
- Die Förderansuchen sind – wie bisher gehandhabt – unter Verwendung der einheitlichen Formulare schriftlich an das BMVIT bei nachfolgender Stelle einzureichen:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung V / Infra 4 – Gesamtverkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien
- Mit Teilen der operativen Antragsprüfung, insbesondere im fachtechnischen Bereich, und der Erarbeitung einer Stellungnahme für das BMVIT können Dritte betraut werden.
- Die Unterstützungsentscheidung liegt beim BMVIT. Eine Ablehnung erfolgt schriftlich unter Angabe der Gründe.
- Eine Unterstützungszusage, welche mit bestimmten Auflagen zur Sicherung des Projekterfolges verbunden sein kann, erfolgt schriftlich und bedarf der Annahme durch den Unterstützungswerber. Mit der Annahme werden die vorgesehenen Verpflichtungen übernommen.
- Werden die vorgesehenen unterstützbaren Projektkosten unterschritten, verringert sich die Unterstützung aliquot.

Vergleich der beiden Programme

Die Kriterien und Voraussetzungen für die beiden Programme werden nachstehend einander gegenüber gestellt:

Kriterien für die Anwendung der Förderungsprogramme

	AB-Programm	T-Programm
Entscheidungskriterium	Anschlussbahnvertrag (bestehend oder vorgesehen)	Öffentlicher, nicht diskriminativer Zugang für Dritte (bestehend oder vorgesehen); öffentliches Gleis oder auf vertraglicher Basis zugestandene Öffnung gemäß Richtlinie; Umschlag zwischen mehreren Verkehrsträgern

Kriterien der Fördervergabe, die für beide Programme gelten:

- Gebietskörperschaften sind von beiden Programmen ausgeschlossen.
- Ist die Entscheidung, über welches Programm die Förderung abgewickelt wird, gefallen, so bleibt dieses Programm auch für weitere Investitionen betreffend den Förder(Unterstützungs-)gegenstand maßgebend.

Übersicht über die Programmvoraussetzungen:

Allgemeine Voraussetzungen:	Beide Programme	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Förderung von ein- und demselben Investitionsvorhaben mittels beider Programme ist nicht möglich. ▪ Kosten, die vor der Antragstellung anfallen, können nicht berücksichtigt werden. ▪ Der Unterstützungswerber muss sich in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen befinden. ▪ Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens muss gesichert sein. ▪ Alle zu Gebote stehenden Finanzierungsmöglichkeiten müssen ausgeschöpft sein. ▪ Ohne Förderung aus Bundesmitteln wäre die Realisierung des Projektes nicht, nicht im vorgesehenen Umfang oder nur zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt möglich. ▪ Die kumulative Obergrenze (in Zusammenhang mit all-fälligen anderen Förderungsprogrammen) beträgt maximal 50 %. ▪ Generelle Verpflichtung des Förderungswerbers im Falle der Nichterfüllung der Förderbedingungen den Förderbetrag zur Gänze oder aliquot zurückzuzahlen. 	
Besondere Voraussetzungen:	AB-Programm	T-Programm
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anschlussbahnvertrag ▪ Mengenmäßige Verlagerungsverpflichtung auf mindestens 5 Jahre 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentlicher, nicht diskriminativer Zugang ▪ Umschlag zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern ▪ Standort im Inland

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebspflicht nach Höhe der Unterstützung ▪ Gegebenenfalls Verpflichtung zu bestimmtem Umschlagsvolumen
--	--	--

Um Überschneidungen zu vermeiden, ist eine Zuweisung zu einem der beiden Programme notwendig. Hinsichtlich der Zuordnung von Förderansuchen zu einem von beiden Programmen ist von folgender Regelung auszugehen:

- **Bei Vorliegen der Kriterien für die Terminalförderung (öffentliches Gleis oder auf vertraglicher Basis zugestandene Öffnung gemäß Richtlinie, Umschlag zwischen mehreren Verkehrsträgern) gelangt das Terminalprogramm zur Anwendung.**
- **In allen anderen Fällen kommt das Anschlussbahnprogramm gemäß dessen Voraussetzungen zum Tragen.**