

Richtlinien

für die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen
für Infrastrukturinvestitionen und -erhaltungsmaßnahmen
durch das Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
gemäß
Privatbahngesetz 2004 (BGBl. I/39 vom 30. April 2004)

Stand 25.08.2005

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| 1. Allgemeines | 3 |
| 2. Finanzierungswerber | 3 |
| 3. Vorhaben, die mitfinanziert werden können, Finanzierungsart und -höhe | 4 |
| 4. Finanzierungsvoraussetzungen | 5 |
| 5. Der Weg zur Finanzierung | 6 |
| 6. Auszahlung der Finanzierungsbeiträge | 7 |
| 7. Verwendungsnachweise | 8 |
| 8. Projektänderungen | 9 |
| 9. Abgrenzung Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen | 10 |
| 10. Was ist von einer Finanzierung ausgeschlossen? | 10 |
| 11. Umsatzsteuer | 10 |
| 12. Abgrenzung Absatz - Infrastruktur | 11 |
| 13. Wozu wird das Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen im Fall der Gewährung eines Finanzierungsbeitrages verpflichtet? | 12 |
| 14. Einstellung oder Rückforderung der Finanzierungsbeiträge | 14 |
| 15. Datenverwendung durch den Finanzierungsgeber | 16 |
| 16. Legistische Grundlagen | 17 |
| 17. Informationen | 17 |
| 18. Anlage: Trennung Absatz/Infrastruktur | 18 |
| Unterbauanlagen..... | 18 |
| Oberbau | 18 |
| Hochbau | 18 |
| Sicherungsanlagen..... | 19 |
| Elektrische Anlagen..... | 19 |
| Öffentlicher Fuhrpark..... | 19 |
| Innerbetrieblicher Fahrpark | 20 |
| Maschinen und maschinelle Anlagen..... | 20 |
| Geräte und Werkzeuge | 20 |

1. Allgemeines

Der Bund kann gemäß Privatbahngesetz 2004, BGBl. I/39, vom 30. April 2004, Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur von Haupt- und Nebenbahnen gewähren, deren Betreiber ein im Bundesbahngesetz nicht angeführtes Eisenbahnunternehmen ist.

Mit der Gewährung dieser Finanzierungsbeiträge sollen folgende Ziele erreicht werden:

- o Sicherstellung eines modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrs, der auch zukünftigen infrastrukturellen Ansprüchen im Eisenbahnbereich genügen kann.
- o Kapazitätsverbesserung und -erweiterung im Schienenverkehr.
- o Verbesserung der Qualität der angebotenen Verkehrsleistung aus infrastruktureller Sicht.
- o Unterstützung und Fortführung der österreichischen Verkehrspolitik durch Maßnahmen zur Attraktivierung des Schienenpersonen- und -güterverkehrs auch auf regionalen Strecken.
- o Gewährleistung der Betriebssicherheit nach dem Stand der Technik.

2. Finanzierungswerber

Finanzierungswerber können nur Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder integrierte Eisenbahnunternehmen sein,

- deren Betreiber ein im Bundesbahngesetz nicht angeführtes Eisenbahnunternehmen ist
- die eine Konzession zum Bau und / oder Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur in Österreich besitzen und
- deren Schieneninfrastruktur zumindest soweit auf österreichischem Staatsgebiet liegt, dass eine ordnungsgemäße Verkehrsbedienung innerhalb des österreichischen Staatsgebietes gewährleistet werden kann.

3. Vorhaben, die mitfinanziert werden können, Finanzierungsart und –höhe

Der Bund kann, nach Maßgabe der budgetären Bedeckung, und unter den in Punkt 4 angeführten allgemeinen Voraussetzungen, folgende Vorhaben durch einen Finanzierungsbeitrag unterstützen:

- Infrastrukturinvestitions- und -erhaltungsmaßnahmen mit einem Finanzierungsbeitrag bis zur maximalen Höhe von 50 % der finanzierbaren Gesamtkosten
- Park & Ride – Plätze an Privatbahnstrecken bis zur maximalen Höhe von 50 % der Gesamtkosten
- Lärmschutzmaßnahmen an den im Lärmkataster ausgewiesenen Privatbahnstrecken bis zur maximalen Höhe von 50 % der Gesamtkosten. Für die Mitfinanzierung durch den Bund gilt die Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahnbestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen in analoger Anwendung auf die Privatbahnen
- Die Errichtung der Anschlussweiche für den Anschluss des betrieblichen Schienennetzes eines Unternehmens an das übergeordnete Netz, mit einem Finanzierungsanteil von bis zu 100 % der Kosten der Anschlussweiche, wenn die Anschlussweiche im Rahmen eines Anschlussbahnprojektes erforderlich ist und für das Anschlussbahnprojekt im Rahmen der Anschlussbahnförderung eine Förderungszusage gegeben wurde.

Ein, dem Grunde oder der Höhe nach bestimmter, subjektiver Rechtsanspruch auf Gewährung eines Finanzierungsbeitrages seitens des Bundes wird durch diese Richtlinien nicht begründet.

4. Finanzierungsvoraussetzungen

Eine Mitfinanzierung durch den Bund gemäß Punkt 3 kann unter folgenden allgemeinen Voraussetzungen erfolgen:

- Das Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen verpflichtet sich auf Grundlage von mehrjährigen (in der Regel fünfjährigen) Investitions- und Erhaltungsplänen Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen in die Schieneninfrastruktur durchzuführen.
- Das Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen besitzt eine, über den beabsichtigten Finanzierungszeitraum hinausgehende, aufrechte Konzession für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur. Von dieser Voraussetzung kann dann abgesehen werden, wenn das geplante Vorhaben der Errichtung eines neuen Streckenabschnittes oder der Ertüchtigung der Bestandsstrecke mit dem Ziel dient, darauf einen öffentlichen Schienenverkehr durchzuführen oder zuzulassen und wenn sich das Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen im Finanzierungsübereinkommen verpflichtet, spätestens bis zur Fertigstellung der Investitionen eine Konzession für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nachzuweisen.
- Das Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen betreibt selbst (als integriertes Unternehmen) Eisenbahnverkehr auf der zu finanzierenden Strecke und / oder wird einen Eisenbahnverkehrsunternehmen einzuräumenden Zugang zur Schieneninfrastruktur, gegen Bezahlung eines entsprechenden Infrastrukturbenützungsentgeltes, nicht behindern. Das Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen wird die Infrastruktur zumindest bis 5 Jahre nach Ende des Finanzierungszeitraumes uneingeschränkt für die Erbringung von Verkehrsleistungen aufrecht erhalten.
- Die Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen müssen zur Erfüllung der eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs sowie zur Sicherstellung eines modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrs erforderlich sein und mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit im Einklang stehen.

- Die verkehrswirtschaftliche Notwendigkeit und die Sinnhaftigkeit sowie die Übereinstimmung dieser Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen mit regionalen Verkehrskonzepten ist nachzuweisen. Darüber hinaus ist bei Planung und Durchführung von Investitionen auf allfällige Festlegungen im Generalverkehrsplan Bedacht zu nehmen.
- Die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen ist davon abhängig, dass andere Gebietskörperschaften oder sonstige Rechtsträger, die am Betrieb der zu finanzierenden Infrastruktur interessiert sind, im gleichen Zeitraum zusammen mindestens gleich hohe Beträge für Infrastrukturinvestitionen und Infrastrukturerhaltungsmaßnahmen gewähren wie der Bund.

Darüber hinaus gilt für

Park & Ride – Plätze:

- Die Park & Ride – Plätze müssen unmittelbar und nachweisbar einer Erhöhung der Benutzerfrequenz, der auf der Eisenbahninfrastruktur verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen dienen.

5. Der Weg zur Finanzierung

Die Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen vereinbaren mit den betroffenen Bundesländern und gegebenenfalls Dritten ein Finanzierungsübereinkommen über die geplanten Infrastrukturinvestitionen und Erhaltungsmaßnahmen, Lärmschutzmaßnahmen und/oder Park & Ride – Plätzen. Als Dritte im Rahmen dieses Finanzierungsübereinkommens können auch sonstige Gebietskörperschaften, Unternehmen oder Unternehmensgruppen, Privatpersonen, sowie Fremd- bzw. Eigenkapital einbezogen werden.

Die Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen oder die Bundesländer und das Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen gemeinsam, können das abgeschlossene Finanzierungsübereinkommen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur Mitfinanzierung hinsichtlich des Anteils an Infrastrukturinvestitionen und Erhaltungsmaßnahmen, Lärmschutzmaßnahmen und/oder Park & Ride – Plätzen vorlegen. Dabei sind die geplanten Vorhaben gemäß Punkt 3 genau zu beschreiben und hinsichtlich der Kosten-, Finanzierungs- und Zeitpläne festzulegen. Darüber hinaus hat das Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen anzugeben, ob für diese Vorhaben Bundesmittel aus anderen Finanzierungs- oder Förderungstiteln beantragt oder gewährt wurden, sowie Finanzierungs- und Förderungsmittel des Bundes, um die der Finanzierungswerber nachträglich ansucht, zu melden.

Der Bund wird seinerseits die vorgelegten Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen auf Finanzierbarkeit überprüfen. Zur technischen und wirtschaftlichen Prüfung der einzelnen Finanzierungsansuchen können bei Bedarf externe Sachverständige herangezogen werden.

Sind die Voraussetzungen für die Gewährung eines Finanzierungsbeitrages gegeben, wird das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit dem Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen ebenfalls ein Finanzierungsübereinkommen mit dem Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen abschließen.

Die Finanzierung einer Anschlussweiche kann dann durch den Bund erfolgen, wenn ein Ansuchen um Förderung eines Anschlussbahnprojektes positiv beurteilt wurde und die zuständige Förderungsstelle eine Empfehlung zur Finanzierung der Anschlussweiche abgibt.

Eine Zusage zur Gewährung eines Finanzierungsbeitrages darf nur nach Maßgabe der budgetären Bedeckung erteilt werden.

6. Auszahlung der Finanzierungsbeiträge

Die Auszahlung der Finanzierungsbeiträge erfolgt in jährlichen Teilbeträgen nach Maßgabe des Projektfortschrittes und entsprechend begründeter und von dem Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen bis spätestens zwei Monate vor dem beabsichtigten Zahlungstermin vorzulegender Zahlungspläne, nach erfolgter Anweisung durch das/die betroffene(n) Bundesland/Bundesländer sowie nach Maßgabe der budgetären Bedeckung.

Vor Auszahlung informieren sich die Vertragspartner im ersten Quartal eines Jahres über Zeitpunkt bzw. betragliche Höhe der Auszahlung gegenseitig. In begründeten Fällen kann eine Abweichung von den Auszahlungsmodalitäten vorgesehen werden.

Bedarfsgemäße Unter- oder Überzahlungen während eines oder mehrerer Jahre der jeweiligen Programmperiode sind in begründeten Fällen möglich. Die für die Programmperiode zugesagte Gesamtfinanzierung darf jedoch nicht überschritten werden.

Werden die veranschlagten Projektkosten unterschritten, verringern sich die Finanzierungsbeiträge aliquot. Gegebenenfalls werden bereits ausbezahlte Finanzierungsbeiträge zurückgefordert. Eine Erhöhung der Projektkosten hat keine Erhöhung der Finanzierungsmittel zur Folge.

Für den Fall, dass Finanzierungsmittel nicht unmittelbar nach ihrer Überweisung für allfällige Zahlungen im Rahmen des Finanzierungszweckes verwendet werden können, sind diese vom Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen auf einem gesonderten Konto bei einem geeigneten Kreditinstitut bestmöglich zinsbringend anzulegen. Die abreifenden Zinsen sind auf die Finanzierungsbeiträge anzurechnen.

7. Verwendungsnachweise

Die widmungsgemäße Verwendung der ausgezahlten Finanzierungsbeiträge erfolgt durch jährliche Nachweise. Bei mehrjährigen Projekten ist nach Abschluss des Projektes, zusätzlich zu den jährlichen Verwendungsnachweisen, ein Gesamtverwendungsnachweis vorzulegen. Die jährlichen Verwendungsnachweise sind bis zum 30. Mai jeden Jahres, beginnend mit 30. Mai nach Auszahlung des ersten Teilbetrages und endend mit 30. Mai nach Abschluss des Projektes vorzulegen. Gleichzeitig mit dem letzten Verwendungsnachweis ist bei mehrjährigen Projekten auch der Gesamtverwendungsnachweis vorzulegen.

Der Verwendungsnachweis hat durch einen Sachbericht und einen zahlenmäßigen Nachweis zu erfolgen. Der Verwendungsnachweis hat sich sowohl in seinen jährlichen Teilberichten als auch in seinem Abschlussbericht auf das vollständige (Teil-) Projekt zu beziehen.

Der Sachbericht muss eine kurze Darstellung

- der erhaltenen Finanzierungsmittel,
- der Verwendung der erhaltenen Finanzierungsmittel,
- der durchgeführten Investitionen und/oder Erhaltungsmaßnahmen
- sowie der durch diese erzielten Erfolge

enthalten. Diese Darstellung hat auch eine zeitliche Zuordnung wesentlicher Geldflüsse (> 10 % der jährlichen Finanzierungsbeiträge) mit einzubeziehen.

Weiters sind unabhängig von der vorgesehenen Berichtspflicht, allfällige Projektänderungen oder Umstände, die die Projektdurchführung verzögern und unmöglich machen, darzustellen und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Gesamtprojekt bzw. ggf. noch folgende Teilprojekte zu beschreiben.

Im zahlenmäßigen Nachweis sind die Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen entsprechend der Darstellung im Finanzierungsübereinkommen aufzugliedern und die Istkosten den Plankosten gegenüberzustellen. Der zahlenmäßige Nachweis hat auch eine vollständige Darstellung der Finanzierung des (Teil-) Projektes zu enthalten.

8. Projektänderungen

Bei Abschluss des Finanzierungsübereinkommens ist davon auszugehen, dass die Projekte sorgfältig geplant und mit den Zielsetzungen des Eisenbahnbetriebes abgestimmt wurden. Projektänderungen sollten daher nur auf Grund äußerer Einflüsse auf das Unternehmen (umweltbedingte Einflüsse, Behördenentscheidungen, Unfälle oder Katastrophen) notwendig sein. Für den Fall dass dennoch Projektänderungen erforderlich werden, wird festgelegt:

- a. Zeitliche Verzögerungen bei der Projektdurchführung:
 - Verzögerung der Projektdurchführung um 0 bis 6 Monate: keine Meldung
 - Verzögerung der Projektdurchführung um 6 bis 12 Monate: Mitteilung an die Finanzierungsgeber
 - Verzögerung der Projektdurchführung um mehr als 12 Monate: Einholung der Genehmigung durch die Finanzierungsgeber

- b. Änderungen, die finanzielle Auswirkungen haben:
 - Finanzielle Verschiebungen von 0 bis 5 % der jährlichen Finanzierungsbeiträge: keine Meldung
 - Finanzielle Verschiebungen von 5 bis 10 % der jährlichen Finanzierungsbeiträge: Mitteilung an die Finanzierungsgeber
 - Finanzielle Verschiebungen von mehr als 10 % der jährlichen Finanzierungsbeiträge: Einholung der Genehmigung durch die Finanzierungsgeber

- c. Ereignisse, die die ursprüngliche Zielsetzung gefährden oder abändern: Einholung der Genehmigung durch die Finanzierungsgeber

9. Abgrenzung Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen

Als **Investitionen** werden alle Ausgaben für Gegenstände des Anlagevermögens verstanden, die nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches idgF aktivierungsfähig bzw. aktivierungspflichtig sind und die unmittelbar für die Anschaffung, Herstellung, Erweiterung oder der über den ursprünglichen Zustand hinausgehende Verbesserung eines Teils oder des gesamten Anlagegutes (im Fall der Schieneninfrastruktur: Ausbau, Umbau, und/oder Neubau des Fahrweges) dienen.

Unter **Erhaltungsmaßnahmen** sind alle Aufwendungen zu verstehen, die nur der Aufrechterhaltung der ursprünglichen Nutzungsmöglichkeit des Anlagegutes (der Schieneninfrastruktur) dienen, ohne eine Erweiterung oder wesentliche Verbesserung darzustellen, und die nicht der Aktivierungspflicht unterliegen.

10. Was ist von einer Finanzierung ausgeschlossen?

Aus Bundesmitteln können nicht mitfinanziert werden

- Investitionen in den Unternehmensbereich Absatz
- Verkehrsdienstbestellungen
- der Betrieb der Infrastruktur
- saisonbedingte Erhaltungsarbeiten (z.B. Schneeräumung, Unkrautvernichtung).

11. Umsatzsteuer

Die auf die Kosten der finanzierbaren Leistung entfallende Umsatzsteuer ist keine im Sinne dieser Richtlinien finanzierbare Ausgabe. Sofern diese Umsatzsteuer aber nachweislich tatsächlich und endgültig vom Finanzierungsnehmer zu tragen ist, somit für ihn keine Vorsteuerabzugsberechtigung besteht, kann sie als finanzierbarer Kostenbestandteil berücksichtigt werden.

12. Abgrenzung Absatz - Infrastruktur

Entsprechend der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 sind folgende Anlagen zum Verkehrsweg (Infrastruktur) zu rechnen, wenn diese zu den Haupt- und Dienstgleisen gehören, ausgenommen Gleise innerhalb der Ausbesserungswerke, Bahnbetriebswerke oder Lokomotivschuppen sowie private Gleisanschlüsse:

- **Grundstücke**

- **Bahnkörper und Planum**, insbesondere Dämme, Einschnitte, Dränagen und Entwässerungsgräben, Futtermauern, Personenbahnsteige und Laderampen, Weichen, Zäune, Einfriedungsmauern, u.a.m.

- **Kunstabauten**, wie z.B. Brücken, Durchlässe, Tunnels, Stützmauern und Schutzbauten gegen Lawinen, Steinschlag, u.v.m.

- **Schienengleiche Übergänge**, einschließlich der zur Sicherung des Straßenverkehrs erforderlichen Anlagen

- **Oberbau**, wie u.a. Schienen, Schwellen, Bettung einschließlich Kies und Sand, Weichen

- **Straßenanlagen** auf Bahnhofsvorplätzen und in Güterbahnhöfen einschließlich der Zufahrtstraßen

- **Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen** auf freier Strecke, auf Bahnhöfen einschließlich der Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Verteilung von elektrischem Strom für das Signalwesen, die Fernmeldeanlagen und die zugehörigen Gebäude

- **Beleuchtungsanlagen** für den Ablauf und die Sicherung des Verkehrs

- **Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung** von Strom für die elektrische Zugförderung, wie z.B. Unterwerke, Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerken (Umformerwerke) und Fahrdrabt, Fahrleitungen mit Masten
- **Dienstgebäude des Wegedienstes** einschließlich des Teils, der auf die Einrichtungen zur Erhebung der Beförderungspreise entfällt.

Eine detaillierte Aufgliederung zwischen Absatz und Infrastruktur ist in der Anlage zu diesen Richtlinien enthalten.

13. Wozu wird das Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen im Fall der Gewährung eines Finanzierungsbeitrages verpflichtet?

Im Falle einer positiven Finanzierungsentscheidung ist der Finanzierungsnehmer im Finanzierungsübereinkommen zu verpflichten:

- a. mit der Durchführung der vorgesehenen Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen gemäß dem vereinbarten Zeitplan, ansonsten unverzüglich nach Gewährung der Finanzierungsbeiträge zu beginnen, die Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen zügig durchzuführen und diese, soweit nicht bereits eine Fristverlängerung durch den Bund gewährt wurde, diese innerhalb der vereinbarten, ansonsten innerhalb einer angemessenen Frist abzuschließen.
- b. den Betrieb auf der durch den Bund mitfinanzierten Strecke im Finanzierungszeitraum (in der Projektperiode) und zumindest bis 5 Jahre nach Ende des Finanzierungszeitraumes unter Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung aufrecht zu halten und/oder gegen Benützungsentgelt Eisenbahnverkehr auf der finanzierten Infrastruktur auf die Dauer des Finanzierungszeitraumes und zumindest bis 5 Jahre nach Ende des Finanzierungszeitraumes zu gestatten
- c. die Finanzierungsbeiträge so sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig wie möglich einzusetzen und nur zu dem Zweck zu verwenden, für den sie gewährt wurden

- d. zum Nachweis der widmungsgemäßen Verwendung der Finanzierungsbeiträge gesonderte Aufzeichnungen zu führen, diese sowie die entsprechenden Bücher und Belege und sonstige in lit. F genannten Unterlagen zehn Jahre ab dem Ende des Jahres der Auszahlung der letzten Rate des gesamten Finanzierungsbeitrages sicher und geordnet aufzubewahren und den Organen oder den Beauftragten des Bundes sowie der EU jederzeit in die entsprechenden Unterlagen Einsicht zu gewähren
- e. dem Bund bis zum 30. Mai jeden Jahres, beginnend mit 30. Mai nach Auszahlung des ersten Teilbetrages und endend mit 30. Mai nach Abschluss des Projektes einen Verwendungsnachweis gemäß Punkt 7 über die erhaltenen Finanzierungsbeiträge des jeweiligen Vorjahres vorzulegen, sowie die vollständige Finanzierung des jeweiligen Jahresprogramms nachzuweisen
- f. dem Bund gleichzeitig mit dem Verwendungsnachweis auch die nach Infrastruktur und Absatz getrennten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen, die auf Basis der getrennt geführten Buchungskreise erstellt wurden, vorzulegen, es sei denn, das Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmen fällt hinsichtlich rechnerischer Trennung von Absatz und Infrastruktur unter eine gesetzliche Ausnahmebestimmung
- g. den Organen oder den Beauftragten des Bundes sowie der EU jederzeit Auskünfte hinsichtlich der geförderten Investitionen oder Erhaltungsmaßnahmen zu erteilen, Einsicht in alle Bücher, Belege und Aufzeichnungen sowie sonstige der Überprüfung der Durchführung der Projekte dienende Unterlagen zu gewähren sowie das Betreten von Grundstücken und Gebäuden während der üblichen Geschäfts- und Betriebsstunden und die Durchführung von Messungen und Überprüfungen, soweit diese mit den mitfinanzierten Investitionen und/oder Erhaltungsmaßnahmen in Zusammenhang stehen, zu gestatten
- h. alle Ereignisse, welche die Durchführung der Investitionen bzw. Erhaltungsmaßnahmen verzögern oder unmöglich machen oder die Erreichung des Finanzierungszieles gefährden, unverzüglich dem Bund anzuzeigen sowie alle Umstände, die eine Abänderung gegenüber den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes oder des Landes darstellen oder eine Änderung der vereinbarten Bedingungen erfordern würden, unverzüglich mitzuteilen

- i. bei Durchführung der Programme die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere auch jene des Bundesvergabegesetzes in der jeweils geltenden Fassung, zu beachten und einzuhalten
- j. den Bund und die von diesem beauftragte Finanzierungsabwicklungsstelle ermächtigt, die für die Beurteilung des Vorliegens der Finanzierungsvoraussetzungen erforderlichen personenbezogenen Daten über die von 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 oder Finanzierungsbeiträge zuerkennt oder abwickelt, oder bei sonstigen Dritten zu erheben
- k. über den Anspruch aus einer Finanzierungszusage weder durch Abtretung, Anweisung oder Verpfändung noch auf andere Weise verfügt
- l. die Finanzierungsgeber darüber zu informieren, wenn für die im Rahmen dieses Übereinkommens finanzierten Vorhaben Finanzierungsbeiträge aus anderen Finanzierungs- oder Förderungstiteln beantragt oder gewährt wurden oder wenn eine nachträgliche Antragstellung beabsichtigt ist

14. Einstellung oder Rückforderung der Finanzierungsbeiträge

- (1) Der Finanzierungswerber ist zu verpflichten – unter Vorbehalt der Geltendmachung weitergehender gesetzlicher Ansprüche – die Finanzierungsbeiträge über Aufforderung des Bundes, der von diesem beauftragten Finanzierungsabwicklungsstelle oder der EU als ungerechtfertigte Bereicherung ganz oder teilweise sofort zurückzuerstatten, wobei der Anspruch auf zugesicherte und noch nicht ausbezahlte Finanzierungsmittel erlischt, wenn insbesondere
 - 1. Organe oder Beauftragte des Bundes oder der EU über wesentliche Umstände unrichtig oder unvollständig unterrichtet worden sind
 - 2. vorgesehene Berichte nicht erstattet oder 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 diesen Richtlinien vorgesehene Mitteilungen unterlassen wurden

3. vorgesehene Kontrollmaßnahmen be- oder verhindert werden oder Berechtigungen zur Inanspruchnahme der Finanzierungsbeiträge innerhalb des zur Aufbewahrung der Unterlagen vorgesehenen Zeitraumes nicht mehr überprüfbar sind
4. nicht aus eigener Initiative unverzüglich – jedenfalls noch vor einer Kontrolle oder deren Ankündigung - Ereignisse gemeldet werden, welche die Durchführung der geförderten Leistung verzögern oder unmöglich machen oder deren Abänderung erfordern würde
5. die Finanzierungsmittel widmungswidrig verwendet werden
6. die Leistung nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden kann oder durchgeführt worden ist – es sei denn, der Bund stimmt einer Verlängerung des Durchführungszeitraums schriftlich zu
7. Auflagen und Bedingungen nicht eingehalten werden
8. bei Einstellung des Verkehrs auf der mitfinanzierten Strecke ohne Zustimmung des Finanzierungsgebers
9. für den Fall, dass mit den Finanzierungsbeiträgen die Voraussetzungen für die Erlangung einer Betriebskonzession geschaffen werden sollen, die anzustrebende Konzession nicht beantragt wird, bzw. nach Fertigstellung des Vorhabens eine Konzession nicht innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung nachgewiesen wird
10. durch Veräußerung oder Überlassung eines mitfinanzierten Gutes an Dritte der ursprüngliche Finanzierungszweck verhindert wird
11. über das Vermögen des Eisenbahn(-infrastruktur)unternehmens vor ordnunggemäßem Durchführung, während des Durchführungszeitraums oder bis zu 5 Jahre nach Durchführung des mitfinanzierten Investitions- oder Erhaltungsprogramms ein Konkursverfahren eröffnet oder die Eröffnung eines Konkurses mangels kostendeckenden Vermögens abgelehnt wird
12. von Organen der EU die Aussetzung und/oder Rückforderung der Finanzierungsbeiträge verlangt wird

13. vom Finanzierungswerber das Abtretungs-, Anweisungs-, Verpfändungs- und sonstige Verfügungsverbot nicht eingehalten wurde.
- (2) In den Fällen der Z 1. bis 5., 8., 9. und 13 erfolgt jedenfalls, in den übrigen Fällen, nur soweit den Finanzierungsnehmer am Eintritt eines Rückzahlungsgrundes ein Verschulden trifft, eine Verzinsung des Rückzahlungsbetrages vom Tage der Auszahlung des Finanzierungsbeitrages an mit 3 vH über dem jeweils geltenden und von der Österreichischen Nationalbank verlautbarten Basiszinssatz pro Jahr unter Anwendung der Zinsezinsmethode. Trifft den Finanzierungsnehmer in den übrigen Fällen kein Verschulden, erfolgt eine Verzinsung des Rückzahlungsbetrages in der Höhe von 4 vH pro Jahr ab dem Tag der Auszahlung des Finanzierungsbeitrages unter Anwendung der Zinsezinsmethode. Liegen diese Zinssätze unter dem von der EU für Rückforderungen festgelegten Zinssatz, ist dieser heranzuziehen.
- (3) Kann die Leistung ohne Verschulden des Finanzierungsnehmers nur teilweise durchgeführt werden, kann von der Rückzahlung der Finanzierungsbeiträge Abstand genommen werden, wenn die Teilleistung für sich finanzierungswürdig ist.
- (4) Die Finanzierung wird ab dem Zeitpunkt, ab dem das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie davon Kenntnis erlangt,
bei Unternehmensänderungen wie Verkauf, Verschmelzung, Aufgehen in einem neuen Unternehmen etc.
eingestellt. Eine Wiederaufnahme der Finanzierung kann beantragt werden, wenn durch die Unternehmensänderungen die ursprünglichen Zielsetzungen für die Finanzierungsgewährung beibehalten werden.

15. Datenverwendung durch den Finanzierungsgeber

Dem Finanzierungswerber ist zur Kenntnis zu bringen, dass die im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung des Vertrages anfallenden personenbezogenen Daten, deren Verwendung eine wesentliche Voraussetzung für die Wahrnehmung einer dem Finanzierungsgeber gesetzlich übertragenen Aufgabe oder sonst gemäß §§ 7 bis 11 des Datenschutzgesetzes 2000 zulässig ist, vom Finanzierungsgeber und von der von ihm beauftragten Finanzierungsabwicklungsstelle als Dienstleister für Zwecke des Abschlusses und der Abwicklung des Finanzierungsvertrages, der Wahrnehmung der dem Finanzierungsgeber gesetzlich übertragenen Aufgaben und für Kontrollzwecke verwendet werden und es im Rahmen dieser Verwendung dazukommen kann, dass die Daten insbesondere an Organe

oder 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 §§ 43 bis 47 und 54 BHG sowie §§ 8 und 9 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln, ARR 2004, BGBl II/51) und der EU nach den EU-rechtlichen Bestimmungen übermittelt oder offengelegt werden müssen.

16. Legistische Grundlagen

Diese Sonderrichtlinie legt die näheren Bestimmungen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen für Infrastrukturinvestitionen und –erhaltungsmaßnahmen gemäß § 4 Abs. 1 und 2 des Privatbahngesetzes 2004 i.d.g.F. fest. Finanzierungsübereinkommen mit Privatbahnunternehmen werden auf Grundlage dieser Richtlinie abgeschlossen und abgewickelt. Subsidiär gelten die allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen, BGBl. II Nr. 51/2004).

17. Informationen

Informationen zu diesen Richtlinien:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Sektion II/Abteilung Finanzen und Controlling

Ministerialrat Ing. Mag. Dr. Erwin Traxler

Radetzkystraße 2

A-1030 Wien

Tel: 01 / 71162-2802

Fax: 01 / 71162-2899

E-Mail: Erwin.Traxler@bmvit.gv.at

18. Anlage: Trennung Absatz/Infrastruktur

Zuscheidung der Vermögensgegenstände des Anlagevermögens zu den Unternehmensbereichen **Eisenbahnverkehr** (Absatz) und **Eisenbahninfrastruktur** (sollten diverse Anlagen bzw. Anlagenteile in der Aufstellung nicht angeführt sein, so gilt in Analogie zu ähnlichen Anlagen das objektbezogene Verwendungsprinzip).

| | Zuordnung | |
|---|-----------|-------|
| | Absatz | Infra |
| <u>Unterbauanlagen</u> | | |
| Bahnkörper - Schienenverkehrsweg | | X |
| Bahnkörper – Werkstätten, Traktion | X | |
| Planumsschutzschichten - Lokomotivschuppen | X | |
| Planumsschutzschichten - Schienenverkehrsweg | | X |
| Lehnen - Schienenverkehrsweg | | X |
| Futtermauer - Schienenverkehrsweg | | X |
| Tunnel, Galerien | | X |
| Brücken - Werkstätten | X | |
| Brücken - Schienenverkehrsweg | | X |
| Bahnübergänge - Kraftwagenverkehr | X | |
| Bahnübergang - Schienenverkehrsweg | | X |
| Schallschutzwände - Lokomotivschuppen | X | |
| Schallschutzwände - Schienenverkehrsweg | | X |
| Zufahrtsstraßen zu Werkstätten zu Bahnhöfen, Haltestellen, Wartekojen | X | X |
| Vorplätze bei Werkstätten bei Bahnhöfen, Haltestellen | X | X |
| Park & Ride Anlagen bei Haltestellen, Bahnhöfen | | X |
| Bahnsteige in Bahnhöfen, Haltestellen, Wartekojen | | X |
| Einfriedungen u. lebende Zäune in Güterterminals in Logistik- u. Verteilzentren | X | |
| in Werkstädtengelände | X | |
| bei Wohngebäuden | X | |
| bei Bahnhöfen, Haltestellen, Wartekojen | | X |
| Durchlässe unter dem Bahnkörper zu Lokomotivschuppen zu Bahnhöfen und Haltestellen | X | X |
| Entwässerungsanlagen in Lokomotivschuppen für Werkstätten | X | |
| für Bahnhöfe, Haltestellen, Wartekojen | | X |
| <u>Oberbau</u> | | |
| Streckengleise und durchgängige Hauptgleise | | X |
| Gleisanlagen im Bahnhof | | X |
| Gleisanlagen –zu/in Werkstätten | X | |
| Gleisanlagen –zu Lokomotivschuppen | X | |
| Gleisanlagen in Verteilzentren bis Schienenoberkante | | X |
| Gleisanlagen Kraftwagenverkehr | X | |
| <u>Hochbau</u> | | |
| Dienstgebäude Werkstätten | X | |
| Dienstgebäude Baudienst | | X |
| Aufnahmegebäude, Haltestellen, Wartekojen | | X |

| | | |
|--|---|---|
| Stellwerks- und Blockgebäude für Lokomotivschuppen | X | |
| Stellwerks- und Blockgebäude für Werkstätten | X | |
| Stellwerks- und Blockgebäude für Verkehrsweg | | X |
| Unterwerksgebäude | | X |
| Fahrleitungsmeistergebäude | | X |
| Güterterminal-Gebäude | X | |
| Verteilzentrum - Gebäude | X | |
| Logistikzentrum - Gebäude | X | |
| Werkstattengebäude r L Baudienst | | X |
| Magazinsgebäude Traktion | X | |
| Magazinsgebäude Werkstätten | X | |
| Magazinsgebäude Baudienst | | X |
| Magazinsgebäude Bahnhof, Gütermagazin, BEX | X | |
| Nebengebäude Wohngebäude | X | |
| Nebengebäude Traktion | X | |
| Nebengebäude Werkstätten | X | |
| Nebengebäude Bahnhof | | X |
| Lokomotivschuppen Regionalleitung Traktion | X | |
| Lokomotivschuppen Werkstätten | X | |
| Triebwagenschuppen Traktion | X | |
| Triebwagenschuppen Werkstätten | X | |
| Wagenschuppen Baudienst | | X |
| Lagerhallen Werkstätten | X | |
| Lagerhallen in Bahnhöfen (betrieblich) | | X |
| Lagerhallen Baudienst | | X |
| Rampen Traktion | X | |
| Rampen Werkstätten | X | |
| Rampen Bahnhof | | X |
| Rampen Verteilerzentren | | X |
| Ladebühnen Traktion | X | |
| Werkstätten | X | |
| Baudienst | | X |
| Bahnsteigsdächer Bahnhöfe und Haltestellen | | X |

Sicherungsanlagen

| | | |
|--|---|---|
| Sicherungsanlagen in Bahnhöfen | | X |
| Sicherungsanlagen für Lokomotivschuppen | X | |
| Sicherungsanlagen in Werkstätten | X | |
| Sicherungsanlagen auf der freien Strecke | | X |
| Sicherungsanlagen an Eisenbahnkreuzung | | X |

Elektrische Anlagen

| | | |
|--|---|---|
| Leit- und Fernwirktechnik | | X |
| Fahrleitungen in Bahnhöfen | | X |
| Fahrleitungen auf der freien Strecke | | X |
| Fahrleitungen Lokomotivschuppen | X | |
| Fahrleitung Werkstätten | X | |
| Installationen im Freien - Werkstätten | X | |
| Installationen im Freien - Bahnhöfe | | X |
| Installationen im Freien - Vorplätze | | X |
| Installationen im Freien - Dienstgebäude | X | X |
| Unterwerke | | X |
| Übertragungsleitungen | | X |

Öffentlicher Fuhrpark

| | | |
|--------------------------|---|--|
| Dampflokomotiven | X | |
| Dieselstreckenlokomotive | X | |
| Liege- und Schlafwagen | X | |

| | | |
|-------------|---|--|
| Steuerwagen | X | |
| Güterwagen | X | |
| Gepäckwagen | X | |

Innerbetrieblicher Fahrpark

| | | |
|----------------|---|---|
| in Werkstätten | X | |
| Motorturmwagen | | X |
| Motordraisinen | | X |

Maschinen und maschinelle Anlagen

| | | |
|--|---|---|
| Druckereimaschinen | X | |
| Flurfördermittel für Personengepäck | X | |
| Flurfördermittel für Container (Stapler – Dieselkarren) | X | |
| Drehscheibe für Lokomotiven | X | |
| Tankanlagen für Diesellokomotiven | X | |
| Maschinen für Werkstätten | X | |
| Fördermittel für Werkstätten | X | |
| Flurfördermittel für Bahnhöfe Güterverkehr | X | |
| Flurfördermittel für Schneeräumung | | X |
| Aufzüge u. Rolltreppen zum Bahnsteig | | X |
| Aufzüge u. Rolltreppen im Aufnahmegebäude gehören zur wirtschaftlichen Einheit Gebäude | | X |
| Autoverladerampen | X | |
| Gleisbrückenwaagen in Bahnhöfen | | X |
| Kräne in Verteil- und Logistik-Center (Drehkräne) | X | |
| Kräne in Werkstätten | X | |
| Fahrkartenautomaten | X | |
| Maschinen für Schienenbehandlung | | X |

Geräte und Werkzeuge

| | | |
|---|---|---|
| Büroeinrichtung in Bahnhöfen für Fahrdienstleiter | | X |
| Büroeinrichtung in Bahnhöfen für Personenkassa | X | |
| Gepäckschließfächer (elektronisch) | X | |
| Fahrscheinentwerter | X | |
| FDP-Schaffner Fahrscheindrucker | X | |
| Büroeinrichtungen in Werkstätten | X | |
| Maschinenwerkzeuge in Werkstätten | X | |

(1) siehe Bock R., Baumann E., Platzer W., Bericht über die Prüfung der Verrechnung zwischen den beiden Unternehmensbereichen Infrastruktur und Absatz für den Zeitraum 1.1.2000 bis 31.12.2000, Wien 2001. S. 6 ff.)