



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion III
Innovation und Telekommunikation

SONDERRICHTLINIEN:

**Programm für die Förderung
des Kombinierten Güterverkehrs
Straße-Schiene-Schiff**

1.1.2003 bis 31.12.2008



1. Zielsetzung

Die österreichische Verkehrspolitik misst dem Kombinierten Verkehr (KV) eine zentrale Bedeutung bei der Lösung der durch die geographische und topographische Situation Österreichs bedingten gegenwärtigen und künftig noch zu erwartenden Probleme im Bereich des Straßengüterverkehrs bei. Die Bedeutung des Kombinierten Verkehrs ist vor allem darin zu sehen, dass dieser eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Verkehrsverteilung herbeiführen kann, in der die spezifischen Vorteile der Verkehrsträger Straße (Punktgenauigkeit) und Schiene bzw. Wasserstraßen (Umweltverträglichkeit) in einer Verkehrsart kombiniert und die Nachteile weitgehend vermieden werden können. Damit kann – und soll – der Kombinierte Verkehr einen wesentlichen Beitrag zu einer auf Dauer tragbaren Mobilität („sustainable mobility“) leisten.

Der Ausbau des KV führt durch verbesserte Kooperationschancen für Straße, Schiene, Schiff und einer verbesserten Organisation der Verkehrsabläufe zur Entlastung des Straßennetzes vom Güterschwerverkehr, zur Schonung der Straßeninfrastruktur, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Verringerung der Umweltbelastungen und insbesondere der CO₂ Emissionen.

Als Kombiniertes Verkehr (KV) wird der Transport von Gütern in ein und derselben Ladeeinheit verstanden, bei dem der überwiegende Teil der Strecke mit der Eisenbahn und/oder dem Binnenschiff zurückgelegt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird.

Die Nachteile des KV bestehen einerseits in der Nichtberücksichtigung der externen Kosten im Straßenverkehr und andererseits im erhöhten Manipulationsaufwand und dem speziellen Ausstattungsbedarf, den diese Verkehrsart mit sich bringt. Das vorliegende Programm hat zum Ziel diese Nachteile des KV durch staatliche Hilfestellung zur Aktivierung der privaten Investitionstätigkeit auszugleichen.

Angesprochen sind durch das Programm alle in Österreich niedergelassenen Transport-, Umschlags- und Logistikunternehmen, wie z.B. Frächter, Spediteure, Kombiverkehrsgesellschaften, Betreiber von Terminals und Umschlaganlagen, Hafenbetriebsgesellschaften, Schifffahrts- und Eisenbahnunternehmen, denen die Vornahme der erforderlichen Investitionen und Maßnahmen zum raschen Ausbau des KV finanziell erleichtert werden soll. Ziel dabei ist insbesondere die Verbesserung der Qualität der angebotenen KV-Dienste durch Unterstützung von Investitionen in neue Technologien und Systeme und durch die Förderung dementsprechender Konzepte (z.B. im Bereich Logistik).

Verstärkte Unterstützung sollen dabei Vorhaben mit besonders innovativen Charakter finden, wobei auch intermodalen Aspekten Unterstützungswürdigkeit zukommen kann.

Ziel des Förderungsprogramms ist der Aufbau des KV um somit eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf umweltverträglichere Verkehrsträger zu stimulieren und die Zuwächse im Straßengüterverkehr zu reduzieren. Auf Basis der erzielten Ergebnisse aus dem ausgelaufenen KV-Programm soll mit dem neuen Förderprogramm ein, entsprechend den genehmigten finanziellen Mitteln (€ 3 Mio.) adäquater Effekt erzielt werden; d.h. bis zu 3 % Verlagerung von der Straße (Basis 2000) wird angestrebt. Damit kann die Zunahme der straßenverkehrsbedingten Schadstoffemissionen und der CO₂ Emissionen reduziert werden. Das Programm unterstützt somit auch die Erreichung des österreichischen Reduktionsanteils am Kiotoziel.

Die Zielerreichung des Förderungsprogramms wird nach 3 Jahren (Zwischenevaluierung) bzw. nach Ablauf der Laufzeit im Zuge einer Evaluierung untersucht werden, wobei die während der Umsetzungsdauer bestehenden Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind.

2. Förderungsgegenstand

Im Rahmen dieses Programms werden Investitionen in Anlagen und Systeme sowie mobile Einrichtungen und Ausrüstungen gefördert, welche speziell für die Beförderung bzw. den Umschlag von Gütern im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene-Schiff notwendig sind. Förderbar sind außerdem damit in Zusammenhang stehende Investitionen in neue Technologien inklusive Verkehrsinformationstechnologien und –systeme. Machbarkeitsstudien, die die wirtschaftliche und technische Sinnhaftigkeit und Durchführbarkeit eines Projekts untersuchen, können gefördert werden, wenn sie im direkten Zusammenhang mit einer Durchführungsmaßnahme stehen. Darüber hinaus können spezifische Maßnahmen im Bereich des intermodalen Verkehrs nur finanziell unterstützt werden, wenn sie besonders innovativ und Vorzeigecharakter haben. Externe Ausbildungskosten des Personals im KV können gefördert werden.

Als förderbare Projekte sind zu verstehen:

- **Transportgeräte** für den Kombinierten/Intermodalen Verkehr, insbesondere:
 - Binnen- bzw. Landcontainer (ausgenommen See-Container), Wechsellaufbauten
 - Spezialfahrzeuge und –behälter für den Kombinierten Verkehr (wie z.B. fahrerlose Transportsysteme, Terminaltraktoren, ACTS-Transportfahrzeuge)
 - verladetaugliche Adaptierungen an Sattelfahrzeugen, Adaptierungen für vor- und nachlauffähiges Gerät
 - Adaptierungen von Schiffsleichtern für Container und WAB Transport
- **Einsatz von innovativen Technologien und Systemen** zur Angebotsverbesserung des Kombinierten/Intermodalen Verkehrs, insbesondere:
 - Innovative Umschlagstechnologien
 - Logistiksysteme (spez. Logistikdienstleistungen zum Aufbau einer durchgehenden Transportkette)
 - Einsatz von verkehrsträgerübergreifenden Informations- und Kommunikationstechnologien/-systemen (Flottenmanagement, Sendungsverfolgung etc.)

- **Machbarkeitsstudien** für konkrete Durchführungsmaßnahmen (inkl. auch Vorbereitungsmaßnahmen für internationale Kooperationen) im Bereich des KV/intermodalen Verkehr z.B. Marco Polo, EUREKA, INTERREG etc. mit hohem nationalen und internationalen Interesse, wobei der verkehrspolitische und wirtschaftliche Nutzen für Österreich überwiegen muss.
- **Externe Ausbildungskosten** für Einschulungen in spezifische EDV-Systeme oder Techniken, im Bereich Logistik u.a. spez. Sprachkurse etc.

Bei Machbarkeitsstudien können auch interne Personalkosten anerkannt werden.

3. Nicht förderbare Vorhaben

- Kosten, die vor Antragstellung angefallen sind
- Ankauf von Grundstücken und Baulichkeiten
- Bau von Verwaltungsgebäuden, Belegschaftshäusern, Garagen, Haustankstellen, Lagerhallen, Lagerflächen u.dgl., die nicht unmittelbar für die Durchführung des KV erforderlich sind
- Bau von Schieneninfrastruktur, die allgemein zugänglich ist
- Reparaturen aller Art
- Ankauf von allgem. Büro- und Geschäftsausstattung
- Ankauf von kurzlebigen Wirtschaftsgütern
- Ankauf von PKW, Kombi, Autobussen, LKW, Anhängern und Lieferwagen
- Betriebsmittel
- finanzielle Sanierung von Betrieben
- Anschaffung gebrauchter Anlagen
- Anlagen, die nicht dem Stand der Technik entsprechen
- Ausweitungen von Schiffskapazitäten (Ausnahmeregelung für Donauschiffe gemäß der geplanten Nachfolgeregelung zur VO 1101/89 betreffend Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt)

4. Antragsberechtigte

Physische und juristische Personen sowie Personengesellschaften des bürgerlichen und des Handelsrechtes, die eine Niederlassung in Österreich haben.

Rechtlich selbständige Unternehmen, die im Eigentum einer Gebietskörperschaft stehen, sind grundsätzlich förderbar. Der Antragsteller erklären sich bereits, dass Förderdaten zum Zwecke der Transparenz an das Bundesministerium für Finanzen weitergeleitet werden.

Anträge von Bahnbetreibern sind nur förderbar, wenn sie eine hohe Innovationskomponente aufweisen.

5. Allgemeine Fördervoraussetzungen

- Der Förderungswerber muss sich in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen befinden.
- Das Vorhaben wird nur gefördert, wenn die Durchführung ohne Förderung aus Bundesmitteln nicht im notwendigen Umfang zumutbar ist und/oder die Förderung einen wesentlichen Anreiz zur raschen Umsetzung des Vorhabens darstellt.
- Die Gesamtfinanzierung, unter Berücksichtigung der Förderung nach diesem Programm muss gesichert sein; mindestens 30 % der förderbaren Kosten müssen in Form von Eigenmitteln bzw. nicht geförderten Fremdmitteln finanziert werden.
- Wenn bei einem Projekt Interessen eines Bundeslandes oder einer Gemeinde berührt werden, ist auch deren angemessene finanzielle Beteiligung anzustreben.
- Die Rentabilität des Projekts nach allgemeinem betriebswirtschaftlichen Grundsätzen muss gewährleistet sein.
- Die geplante Maßnahme darf nicht zu unannehmbaren Wettbewerbsverzerrungen zwischen den nichtstraßengebundenen Verkehrsträgern oder Terminals führen.
- Ein Projekt aufgrund dieser Richtlinie kann nur einmal gefördert werden.

6. Förderungsart und -ausmaß

Im Rahmen dieses Programms können Investitions- oder Kostenzuschüsse (Leasing) im nachstehend angeführten Maximalausmaß gewährt werden.

6.1. Transportgeräte

Bei Containern, Wechselaufbauten und Spezialfahrzeugen 100 % der **geschätzten Mehrkosten** gegenüber dem vergleichbaren Straßenverkehrsequipment und insgesamt **nicht mehr als 30 %** der anerkenbaren Investitionen oder Kosten.

6.2. Innovative Technologien/Systeme, insbesondere IKT und Logistiksysteme

Bis **maximal 30 %** der anerkenbaren Investitionen oder Kosten.

6.3. Machbarkeitsstudien

Bis zu **maximal 50 %** der Gesamtkosten.

6.4. Zielgerichtete Ausbildungsmaßnahmen

Bis **maximal 50 %** der anrechenbaren Kosten.

6.5. Förderobergrenzen, Geringfügigkeitsgrenze

Im Rahmen dieses Programms beträgt die maximale Förderung pro Projekt 800.000,- €

Die Geringfügigkeitsgrenze für Förderungen: 8.000,- €

6.6. Höchstgrenzen für kumulierte Förderungen

Die Höchstgrenze für kumulierte Förderungen beträgt für Investitionen gemäß Punkt 6.1 und 6.2 30 %, für Investitionen gemäß Punkt 6.3 und 6.4 50 % der anrechenbaren Kosten. Gleiches gilt für allfällige Co-Finanzierungen zu EU-Projekten (verkehrspolitische Vorzeigeprojekte).

6.7. Leasing

Als Förderungsart kommt nur eine sonstige Geldzuwendung zum jeweils fälligen und bezahlten Leasingentgelt in Betracht, wobei maximal vom Nettohandelswert des Leasinggegenstands unter Bedachtnahme auf die Dauer der Leistung und Berücksichtigung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer des Leasinggegenstands auszugehen ist. Dabei kann im Förderungsvertrag auch vereinbart werden, dass dem Förderungsnehmer (Leasingnehmer) die auf das Leasinggut entfallende Förderung nicht unmittelbar ausbezahlt wird, sondern zu seinen Gunsten direkt dem Leasinggeber. Der Leasinggeber haftet bei Eintritt eines Rückforderungsgrunds für die Rückzahlung der auf den Leasinggegenstand entfallenden Förderung als Bürge und Zahler.

7. Besondere Förderungsvoraussetzungen und -auflagen

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie fällt sämtliche Entscheidungen nach nachfolgenden Bewertungskriterien :

- erzielbarer Verlagerungseffekt**
- Innovationsgehalt der Maßnahme**
- Art des verlagerbaren Transportguts (insbes. Gefahrgut)**

Der inhaltlichen Bewertung des Projekts liegen folgende Unterlagen zugrunde:

zur Beurteilung der wirtschaftlichen Situation

- o Jahresabschlüsse der letzten drei Geschäftsjahre,
- o Vorausschaurechnungen

zur Projektbewertung und Projektfinanzierung vorzulegen, insbesondere

- o Projektbeschreibung
- o Projektkostengliederung
- o Finanzierungsplan
- o Beschreibung der wirtschaftlichen Auswirkungen des Projekts (Rentabilität, Kapazitätsauslastungsprognose etc.)
- o Beschreibung der Auswirkungen hinsichtlich Wettbewerbsfähigkeit des KV auf konkurrierende Dienste, auf die Umwelt, Verkehrsentlastung und Sicherheit
- o Prognostizierte Verkehrsverlagerung in Tonnen, Tonnenkilometer, Sendungen und Ladeeinheiten (jeweils getrennt für Haupt- und Vor-/Nachlauf); Zeitreihe über vergangenen 3 Jahre, Verhältnis zu jährlichen und geplanten Transportmengen.

Für Förderungen können im Einzelfall zusätzliche Anforderungen, Bedingungen und Auflagen formuliert werden.

8. Einreichung des Ansuchens

Förderungsansuchen sind schriftlich mittels Formular und unter Anschluss der erforderlichen Unterlagen einzureichen beim

**ERP-Fonds
Ungargasse 37
1031 Wien**

Ansuchen nach diesen Richtlinien können – vorbehaltlich einer vorzeitigen – Revision bis zum 31.12.2008 eingebracht werden.

9. Verfahren/Stichtag

9.1.

Die Prüfung im Sinne der Förderungsrichtlinien sowie die Abwicklung erfolgt durch den ERP-Fonds. Zur Beurteilung eines Vorhabens können erforderlichenfalls auch Gutachten und Stellungnahmen Dritter eingeholt werden.

9.2.

Als Anerkennungsstichtag für Kosten gilt grundsätzlich das Datum der Einreichung.

9.3.

Ein Rechtsanspruch auf Förderungen besteht nicht. Das Projekt muss rechtlich zulässig und technisch machbar sein. Die Förderentscheidung liegt beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Zur fachlichen Unterstützung wird ein Beirat (BMVIT, BMF), der bedarfsweise Zusammentritt, eingerichtet. Der Vorsitz obliegt dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie / Sektion Innovation und Technologie.

Die Entscheidung erfolgt nach den Kriterien gemäß Punkt 7. Bei knappen finanziellen Mitteln wird zugunsten von KMUs sowie jenen Projekten, die eine besonders hohe Transportverlagerung erwarten lassen, entschieden.

9.4.

Eine Ablehnung erfolgt schriftlich unter Angabe der Gründe.

9.5.

Förderungszusagen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, welche mit bestimmten Auflagen zur Sicherung des Projekterfolgs verbunden sein können, erfolgen schriftlich und bedürfen der Annahme durch den Förderungswerber. Mit Annahme der Förderungszusage hat der Förderungswerber die in der Verpflichtungserklärung vorgesehenen Verpflichtungen zu übernehmen.

9.6.

Der ERP-Fonds schließt im Auftrag und für Rechnung des BMVIT die Förderungsverträge ab.

9.7.

Der Förderungsbetrag kann in Teilbeträgen, aliquot zum nachgewiesenen Projektfortschritt ausbezahlt werden.

Die Auszahlung des Förderungsbetrags (bzw. Restbetrags) erfolgt nach Abrechnung des Projekts und Nachweis der Erfüllung der sonstigen Förderungsauflagen und –bedingungen.

Die Prüfung der vorzulegenden Belege und sonstigen Nachweise erfolgt für das Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie durch den ERP-Fonds.

Werden die vorgesehenen förderbaren Projektkosten unterschritten und sind die Förderungsvoraussetzungen weiterhin gegeben, verringert sich die Förderung aliquot. Dies ist dem Förderungsnehmer durch den ERP-Fonds schriftlich mitzuteilen.

10. Verpflichtungen

10.1.

Der Förderungsnehmer ist zu verpflichten, über das geförderte Vorhaben die erforderlichen Auskünfte zu erteilen, nach Abschluss des Vorhabens einen Schlussbericht über die Zielerreichung zu erstatten, die widmungsgemäße Verwendung der Förderung nachzuweisen und die Überprüfung der Durchführung des Förderungsvorhabens zu gestatten. Die Nutzung von geförderten Geräten ist durch eine vertragsgemäße Verwendung im Kombinierten Verkehr sicherzustellen (mindestens 5 Jahre bzw. Abschreibungsdauer). Im Falle einer vorzeitigen Veräußerung tritt Punkt 10.2. in Kraft.

10.2.

Der Förderungsnehmer ist zu verpflichten, alle Ereignisse, welche die Durchführung der geförderten Investitionen oder die Erreichung des Förderungszwecks verzögern oder unmöglich machen unverzüglich dem ERP-Fonds anzuzeigen. Weiters ist er zu verpflichten, alle Umstände, die eine Änderung vereinbarter Auflagen oder Bedingungen erfordern würden, unverzüglich anzuzeigen. Geänderte Umstände haben eine Vertragsänderung zur Folge, ungeachtet dessen ist nach halber Vertragslaufzeit ein Bericht über den Projektstatus vorzulegen.

10.3.

Der Förderungsnehmer ist zu verpflichten, die Förderung – unter Vorbehalt der Geltendmachung weitgehender gesetzlicher Ansprüche- über Aufforderung der fördernden Stelle oder der Abwicklungsstelle sofort zurückzuerstatten bzw. werden zugesicherte aber noch nicht ausbezahlte Förderungen eingestellt, wenn:

- 1) Organe oder Beauftragte der fördernden Stelle, von ihr beauftragten Organisationen 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,

- 3) die unverzügliche Meldung von Ereignissen, welche die Durchführung des geförderten Vorhabens verzögern oder unmöglich machen oder dessen Abänderung erfordern würde, unterblieben ist,
- 4) über das Vermögen des Förderungswerbers vor ordnungsgemäßigem Abschluss des geförderten Vorhabens oder innerhalb einer Frist von 3 Jahren nach dessen Abschluss ein Konkursverfahren eröffnet oder die Eröffnung eines Konkurses mangels kostendeckenden Vermögens abgelehnt wird,
- 5) der Förderungswerber vorgesehene Kontrollmaßnahmen be- oder verhindert oder die Berechtigung zur Inanspruchnahme der Förderung innerhalb des für die Aufbewahrung der Unterlagen vorgesehenen Zeitraums nicht mehr überprüfbar ist,
- 6) die Förderungsmittel ganz oder teilweise widmungswidrig verwendet worden sind,
- 7) das Vorhaben nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt worden ist,
- 8) das Zessionsverbot nicht eingehalten wurde
- 9) die Bestimmungen des Gleichbehandlungsgesetzes nicht beachtet wurden,
- 10) von den Organen der EU die Aussetzung und/oder Rückforderung verlangt wird
- 11) sonstige Förderungsvoraussetzungen, insbesondere solche, die eine Erreichung des Förderzweckes sichern sollen, vom Förderungswerber nicht eingehalten wurden.

In den Fällen der Z.1. bis 3.,6.,8.,9. und 11 erfolgt jedenfalls, in den übrigen Fällen, nur soweit den Förderungswerber oder solchen Personen, deren er sich zur Erstellung der für die Gewährung der Förderung maßgeblichen Unterlagen oder zur Durchführung des geförderten Vorhabens bedient hat, am Eintritt eines Rückforderungsgrundes ein Verschulden trifft, eine Verzinsung des Rückforderungsbetrages vom Tage der Auszahlung an mit 3 % über dem jeweils geltenden Basiszinssatz pro Jahr. Trifft den Förderungswerber in den Fällen der Z.4.,5.,7. und 10. kein Verschulden, erfolgt eine Verzinsung des Rückforderungsbetrages in der Höhe von 4 % p.a. Liegen die o.a. Zinssätze unter dem von der EU für Rückforderungen festgelegten Zinssatz, wird dieser herangezogen.

Für den Fall eines Verzugs bei der Rückzahlung der Förderung sind Verzugszinsen im Ausmass von 4 vH über dem jeweils geltenden Basiszinssatz pro Jahr ab Eintritt des Verzugs zu vereinbaren.

10.4.

Der Förderungswerber hat zur Kenntnis zu nehmen, dass die im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung des Vertrages anfallenden personenbezogenen Daten, deren Verwendung eine wesentliche Voraussetzung für die Wahrnehmung einer dem Förderungsgeber gesetzlich übertragenen Aufgabe oder sonst gemäß §§ 7 bis 11 des Datenschutzgesetzes 2000, BGBl. I Nr. 165/1999, in der jeweils geltenden Fassung zulässig ist, vom Förderungsgeber und von der von ihm beauftragten Förderungsabwicklungsstelle als Dienstleister für Zwecke des Abschlusses und der Abwicklung des Förderungsvertrages, der Wahrnehmung der dem Förderungsgeber gesetzlich übertragenen Aufgaben und für Kontrollzwecke verwendet und 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, in der jeweils geltenden Fassung), des Bundesministeriums für Finanzen (insbesondere gemäß §§ 43 bis 47 und 54 des Bundeshaushaltsgesetzes BGBL Nr. 213/1986, in der geltenden Fassung sowie §§ 8 und 9 der Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen über Allgemeine Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln in der jeweils geltenden Fassung) und der Europäischen Union nach den EU-rechtlichen Bestimmungen übermittelt werden.

10.5.

Als Gerichtsstand in allen aus der Gewährung einer Förderung entstehenden Rechtsstreitigkeiten ist das sachlich zuständige Gericht in Wien vorgesehen. Der Republik Österreich bleibt es vorbehalten, den Förderungsnehmer auch bei seinem allgemeinen Gerichtsstand zu belangen.

10.6.

Der Fördergeber und die von ihm beauftragten Organisationen sind verpflichtet, die im Rahmen der Abwicklung bekannt gewordenen Daten und Umstände nicht an Dritte weiterzugeben.

Antragsformulare und Auskünfte

betreffend Förderungsansuchen erhält man beim

ERP-Fonds
Ungargasse 37
1031 Wien
Tel.: 01-50175 415
Fax: 01-50175 492

oder beim

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion Innovation und Telekommunikation, Abteilung III/17
Renngasse 5
1010 Wien
Tel: 01-53464-3206

Beilage: Antragsformular