

FÖRDERLEITFADEN

Anschlussbahn- und Terminalförderung (ATF)

**Programm für die Unterstützung des Ausbaus von An-
schlussbahnen sowie von Umschlaganlagen des Intermo-
dalen Verkehrs**

Staatliche Beihilfe SA.104987 – Österreich

01.01.2023 – 31.12.2027

Wien, November 2024

Zertifiziert nach ISO 9001

INHALTSVERZEICHNIS

0.	Einleitung	3
0.1.	Einreichung Neubau und Erweiterung	4
0.2.	Einreichung Bestandsinvestitionen	4
1.	Antragstellung	5
1.1.	Vor Einreichung	5
1.2.	Wichtige Informationen.....	6
1.3.	Antragstellung	7
2.	Beiratsentscheidung/Vertragserstellung	8
2.1.	Berechnung der Aufkommensverpflichtung	9
3.	Abrechnung und Auszahlung.....	10
3.1.	Zwischenprüfung und Modell der Teilzahlung.....	11
4.	Monitoring.....	12
5.	Datenschutz	12
6.	Kontakt.....	13

0. EINLEITUNG

Die Europäische Kommission genehmigte am 03.07.2023 unter der Zahl „Staatliche Beihilfe SA. 104987 – Österreich“ das „Programm für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs“ für die Richtlinienlaufzeit 01.01.2023 bis 31.12.2027. Die wesentlichen Inhalte der Förderperiode 2018-2022 werden auch in der Programmperiode bis 2027 fortgeführt. Unter Berücksichtigung von inhaltlichen Anmerkungen des Verbands für Anschlussbahnunternehmen sowie des Verbands der Schienenbahnen Österreichs hat das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) allerdings neue Akzente, insbesondere hinsichtlich teilweise erhöhter Fördersätze bzw. Fördergrenzen sowie bezüglich der Kumulierungsbestimmungen, gesetzt.

Gefördert werden Projekte in den folgenden Bereichen:

- Anschlussbahnen sowie,
- Intermodale Umschlagsanlagen (=Terminals)

Hinsichtlich der Förderkategorien sind folgende Einreichungen möglich:

- Neubau und Erweiterungen
 - inkludiert Streckenübernahmen
 - inkludiert Reaktivierungen
 - inkludiert Gewerbeparks
- Bestandsinvestitionen

Als förderwürdig gelten ausschließlich Anschlussbahnen und Terminals, deren Standort in Österreich liegt. [Siehe dazu auch die entsprechenden Bestimmungen (Punkt 3.1 bzw. 3.2) in der Sonderrichtlinie / Staatliche Beihilfe SA.104987 - Österreich].

Das vorliegende Dokument soll einen ersten Anhaltspunkt für Interessent:innen geben und auf einige wichtige Punkte bei der Antragstellung hinweisen.

Die Sonderrichtlinie (Staatliche Beihilfe SA.104987 - Österreich) **Programm für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs** inkl. der relevanten Beilagen für Anschlussbahnen, Terminals oder Bestandsinvestitionen bildet die Grundlage für die gegenständliche Förderprogrammschiene.

0.1. Einreichung Neubau und Erweiterung

Verwenden Sie für die Einreichung Ihres Projekts den ANTRAG für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs (blau hinterlegtes Formular).

Antragsberechtigt sind im Bereich Anschlussbahnen...

grundsätzlich Unternehmen gemäß der gültigen Sonderrichtlinie, also Einzelunternehmen bzw. Personen- oder Kapitalgesellschaften (öffentliche und private) sowie Genossenschaften (öffentliche und private) mit Sitz in Österreich, die sowohl die allgemeinen als auch die anschlussbahnspezifischen Voraussetzungen erfüllen. [Siehe dazu auch die entsprechenden Bestimmungen (Punkte 4.1 und 4.2) in der Sonderrichtlinie / Staatliche Beihilfe SA.104987 - Österreich].

Antragsberechtigt sind im Bereich Terminals...

grundsätzlich Unternehmen gemäß der gültigen Sonderrichtlinie, also Einzelunternehmen bzw. Personen- oder Kapitalgesellschaften (öffentliche und private) sowie Genossenschaften (öffentliche und private) mit Sitz in Österreich, die sowohl die allgemeinen als auch die terminalspezifischen Voraussetzungen erfüllen. [Siehe dazu auch die entsprechenden Bestimmungen (Punkte 4.1 und 4.3) in der Sonderrichtlinie / Staatliche Beihilfe SA.104987 - Österreich].

0.2. Einreichung Bestandsinvestitionen

Verwenden Sie für die Einreichung Ihres Projekts den ANTRAG zur Förderung von Bestandsinvestitionen im Anschlussbahn-Bereich (grün hinterlegtes Formular).

Für die Nachweisführung der durchgeführten Bestandssicherungsmaßnahmen sind insbesondere relevant:

- Eine ausreichend detaillierte Gesamtzustandserhebung der betroffenen Anlagenteile vor Beginn der Arbeiten bzw. der funktional im engeren Zusammenhang stehenden Anlagenteile bei großen Anlagen
- Detaillierter Nachweis der durchgeführten Arbeit (Beschreibung der Arbeiten in Verbindung mit aussagekräftiger, fotografischer Dokumentation und fakturierte Rechnungen)

Definition der Bestandsinvestitionen

Bestandsinvestitionen sind Investitionen, welche in ihrer Gesamtcharakteristik über die Wiederherstellung des fördergegenständlichen Objektes in den ursprünglichen, funktionsfähigen Zustand hinausgehen und Verbesserungen im Bereich der Betriebsführung, der betrieblichen Abwicklung, der

Haltbarkeit, Nutzbarkeit und Servicierbarkeit der Anlagenteile bewirken. Es muss also ein vom antragstellenden Unternehmen im Rahmen der Einreichung darzustellender „**Funktionalitätsgewinn**“ bzw. eine „Optimierung der Anlage“ durch die geplanten Maßnahmen gegeben sein.

Antragsberechtigt sind ...

grundsätzlich Unternehmen gemäß der gültigen Sonderrichtlinie, also Einzelunternehmen bzw. Personen- oder Kapitalgesellschaften (öffentliche und private) sowie Genossenschaften (öffentliche und private) mit Sitz in Österreich.

Für intermodale Umschlagsanlagen sind Bestandsinvestitionen nur im Zusammenhang mit Investitionen in mobile Umschlagsgeräte antragsberechtigt.

Sonstige Bestimmungen

- Eine gemeinsame Einreichung von Neubau- bzw. Erweiterungsinvestitionen und Bestandsinvestitionen in einem Antragsformular ist nicht möglich.
- Die maximal zur Verfügung stehenden Fördermittel pro Betriebsstätte des jeweiligen Unternehmens betragen EUR 300.000,00, wobei diese aufgrund begrenzter budgetärer Mittel üblicherweise nur einmal für zwei Kalenderjahre (gerechnet ab dem Datum der Förderentscheidung durch den Beirat) genehmigt werden. Falls es sich um Investitionen von Umschlagsgeräten mit klimafreundlichem Antrieb handelt, werden bis zu maximal EUR 500.000,00 gefördert.
- Die Einreichung von Bestandsinvestitionen parallel zu bereits bestehenden Förderverträgen (insbesondere während der Laufzeit der Transportverpflichtung) ist möglich.

I. ANTRAGSTELLUNG

I.1. Vor Einreichung

Es wird empfohlen, vor der Antragstellung mit der Abwicklungsstelle Kontakt aufzunehmen. Gerne kann ein Beratungsgespräch stattfinden, vor allem bei komplexeren Projekten gerne auch vor Ort. Kontaktdaten:

- atf@schig.com (Verteiler, bitte direkt anschreiben bzw. mindestens im CC)
- Hr. Martin Granadia (+43 664 967 05 35)
- Fr. Katrin Grundnig (+43 1 812 73 43 4104)

I.2. Wichtige Informationen

Wichtig: Kosten, die vor dem Antragseingang anfallen, können nicht berücksichtigt werden. Hierzu zählen auch Bestellungen! (Ausnahme: Planungskosten)

Wichtig: Kosten, die nach dem Projektzeitraumende anfallen, können nur anerkannt werden, wenn rechtzeitig um eine Projektzeitverlängerung angesucht wurde.

Bei der Antragstellung gibt es einige wesentliche Dinge zu beachten, auf welche hier hingewiesen werden soll.

- Einreichungen sind **während des gesamten Jahres** möglich.
- Anträge sind **direkt** bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) als Abwicklungsstelle des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) einzubringen.
- Zu verwenden ist immer das aktuellste Antragsformular (zu finden auf <https://www.schig.com/anschlussbahn-und-terminalfoerderung>).
- Über die aus Mitteln der Anschlussbahn- und Terminalförderung des BMK gewährte Förderung hinaus dürfen weitere Förderungen nur dann in Anspruch genommen werden, wenn hierbei die jeweils geltenden Förderobergrenzen nicht überschritten werden. Die kumulative Obergrenze ist der Sonderrichtlinie zu entnehmen [Siehe dazu Pkt. 2.2.1 bzw. Pkt. 6 der Sonderrichtlinie / Staatliche Beihilfe SA.104987 – Österreich].
- Das im Antrag angegebene **Aufkommen** muss mit den beigelegten Bestätigungen des bzw. der beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ident sein. Falls es Abweichungen gibt, ist bei der Antragstellung darauf hinzuweisen bzw. die Differenz zu erklären.
- Falls noch weitere Unternehmen auf der antragsgegenständlichen Anschlussbahn umschlagen, muss dies bekannt gegeben werden (Auskünfte über eigenen Status oder Status Dritter als **Mitbenützer/Nebenanschießer**).
- Eine erforderliche Beilage ist ein **ausführliches Bedienkonzept**.
- Frühestmöglicher **Projektstart** ist der Tag, an welchem der Antrag nachweislich bei der Abwicklungsstelle einlangt. Natürlich kann hier auch ein späteres Datum angegeben werden, allerdings werden die Kosten dann auch erst ab diesem Tag anerkannt (**Stichtag Kostenanerkennung**). Beim **Projektende** bitte auf einen realistischen Zeitraum achten. Falls sich beim Projekt Verzögerungen ergeben und das Projektende nicht eingehalten werden kann, unbedingt zeitnah mit der Abwicklungsstelle in Verbindung setzen (vor angegebenem Pro-

jektende) und eine schriftliche **Projektzeitverlängerung** inklusive Begründung beantragen. Alle Investitionskosten, die außerhalb des Projektzeitraums anfallen, können nicht berücksichtigt werden!

- Beispiel: Im Antrag wird der Projektstart mit 01.03.2023 und das Projektende mit 01.04.2023 angegeben – der Antrag langt jedoch erst am 15.03.2023 bei der Abwicklungsstelle ein → Investitionskosten können nur von 15.03.2023-01.04.2023 anerkannt werden.
- Beispiel: Im Antrag wird der Projektstart mit 01.03.2023 und das Projektende mit 01.04.2023 angegeben, der Antrag langt am 01.03.2023 bei der Abwicklungsstelle ein. Aufgrund von Verzögerungen werden auch nach dem 01.04.2023 noch Investitionen getätigt und die Abwicklungsstelle wird davon nicht in Kenntnis gesetzt → Investitionskosten können nur von 01.03.2023-01.04.2023 anerkannt werden.
- Die angegebenen **Projektkosten** müssen mit den beigelegten Angeboten übereinstimmen bzw. müssen nachvollziehbar sein. Falls es Differenzen gibt, sind diese bei der Antragstellung schriftlich zu erläutern.
- Aufkommensverpflichtungen werden je nach Projektart unterschiedlich berechnet (Details zur Aufkommensverpflichtung siehe Punkt 2.1) und bilden die Grundlage für die Berechnung von etwaigen Rückforderungsansprüchen.

(Info: Bei Neubau- und Erweiterungsprojekten ist die im Antragsformular angegebene Verlagerungsmenge nach Projekt die Grundlage für die anschließend im Fördervertrag festgelegte Aufkommensverpflichtung.)

1.3. Antragstellung

Das ausgefüllte und unterzeichnete Formular ist an atf@schig.com zu übermitteln. Sie erhalten eine Bestätigung mit der Antragsnummer sowie einen Link zur Cloud, wo sämtliche Beilagen digital hochgeladen werden können. Alle Dokumente sind digital zu übermitteln, einzig das Original unterzeichnete Antragsformular ist auch postalisch an folgende Adresse zu schicken:

SCHIG mbH
 zH Abwicklungsstelle ATF
 Jakov-Lind-Straße 2/2/4.OG
 1020 Wien

Auf der Website www.schig.com werden die aktuellen Daten (Frist für die Einreichung, Termin der nächsten Beiratssitzung) veröffentlicht. Grundsätzlich gilt, dass ein Antrag bzw. Ansuchen inkl. aller Beilagen vier Wochen vor der Beiratssitzung bei der Abwicklungsstelle eingelangt sein muss, um im

nächstfolgenden Beirat behandelt zu werden. Falls eine fristgerechte Übermittlung begründet nicht möglich sein sollte, bitte um Kontaktaufnahme mit der Abwicklungsstelle.

Info: Wenn Sie sich bezüglich der Förderschiene (Neubau/Erweiterung, Bestandsinvestition) nicht sicher sind, reichen Sie jenes Formular ein, von welchem Sie denken, dass es am ehesten zutrifft. Die endgültige Zuweisung zu einer Förderschiene erfolgt im Beirat bzw. daran anschließend durch das BMK. Ein „falsches“ Formular ist kein Ausschlussgrund.

Die Einreichungen werden von der Abwicklungsstelle auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die antragstellenden Unternehmen werden auf behebbare Mängel hingewiesen und deren Korrektur nachgefordert, oder es wird ein Ausschluss aus formalen Gründen bekanntgegeben.

Die Förderung unmittelbar insolvenzgefährdeter bzw. insolventer Unternehmen ist nicht möglich. [Siehe dazu Pkt. 4.I der Sonderrichtlinie / Staatliche Beihilfe SA.104987 - Österreich].

2. BEIRATSENTSCHEIDUNG/VERTRAGSERSTELLUNG

Der Beirat für die Abwicklung der Anschlussbahn- und Terminalförderung (kurz „ATF-Beirat“) ist ein Gremium interner und externer Expert:innen unter der Leitung des BMK, das die in diesem Förderprogramm eingereichten Projektanträge inhaltlich erörtert und diesbezügliche Förderempfehlungen ausspricht.

Bei knappen finanziellen Mitteln und dem Vorliegen von Einreichungen sowohl aus dem „Richtlinienteil Anschlussbahn“ als auch aus dem „Richtlinienteil Terminal“ wird primär zugunsten von Anschlussbahnprojekten entschieden. Jene Anschlussbahnprojekte, die in Relation eine besonders hohe Transportverlagerung erwarten lassen, und bei denen das antragstellende Unternehmen gleichzeitig ein KMU ist, werden bevorzugt behandelt.

Bei Terminalprojekten werden – bei knappen finanziellen Mitteln – jene antragstellenden Unternehmen bevorzugt behandelt, an denen keine Gebietskörperschaften beteiligt sind oder bei denen weniger als 30 % Beteiligungsanteile (an direkten und indirekten Beteiligungen) im Eigentum von Gebietskörperschaften sind. [Siehe dazu Pkt. I der Sonderrichtlinie / Staatliche Beihilfe SA.104987 – Österreich].

Nach der jeweiligen Beiratssitzung wird ein Protokoll über die Förderempfehlungen erstellt, das anschließend vom BMK als Fördergeber genehmigt wird. In weiterer Folge erhalten die Förderwerber von der SCHIG als Abwicklungsstelle eine schriftliche Information über die Förderzu- bzw. -absage.

Im Falle einer Förderzusage ist eine **schriftliche Förderannahme binnen zwei Monaten** erforderlich, ansonsten verfällt die Förderzusage und der zugehörige Antrag wird storniert.

In der Förderzusage werden nochmals alle vertragsrelevanten Daten zusammengefasst:

- Name und Adresse
- Bankdaten
- Projektzeitraum (siehe Punkt 1.2 Kostenanerkennung)
- Aufkommensverpflichtung bzw. Betriebspflicht

Diese bitte genau überprüfen und eine eventuell notwendige Korrektur rückmelden.

Die Aufkommensverpflichtung ist bei Vertragserstellung nicht mehr verhandelbar!

Nach erfolgter Förderannahme wird der Vertrag in dreifacher Ausfertigung zur Unterzeichnung versendet. Nachdem alle Vertragsparteien unterzeichnet haben, erhalten Sie Ihr Exemplar postalisch retour.

Info: Die zugesagte Fördersumme ist ein Maximalbetrag und keine Fixsumme. Der endgültig auszahlbare Betrag wird im Zuge der Schlussprüfung festgestellt (siehe Punkt 3).

Bei den Verträgen werden – einheitlich in allen Programmschienen – die vertraglich vereinbarten Fördersummen als **Nettobeträge** vereinbart und demzufolge sind in den Auszahlungsbeträgen der Förderungen keine Umsatzsteueranteile mehr enthalten.

2.1. Berechnung der Aufkommensverpflichtung

Bei Anschlussbahnen gibt es grundsätzlich Aufkommensverpflichtungen, die über einen Zeitraum von fünf Jahren, beginnend mit dem 01.01. des Folgejahres nach Projektabschluss zu erfüllen sind (vgl. hierzu Pkt. 4 Monitoring).

Im Falle einer **Bestandsinvestition** werden 90% des (gewichteten) durchschnittlichen Aufkommens der letzten fünf Jahre als Verpflichtung herangezogen (zwingend erforderlich sind hier die Bestätigungen des bzw. der beauftragten EVUs)

- Beispiel: In den letzten fünf Jahren vor Antragstellung war das jährliche Aufkommen nachweislich 10.000 Tonnen (t) → Verpflichtung 90% des Durchschnitts → jährlich 9.000 t Aufkommensverpflichtung

Bei einem **Neubau** wird die im Antrag angegebene Menge NACH PROJEKT als Verpflichtung festgelegt.

- Beispiel: Laut Angaben im Antrag ist das Aufkommen vor Projekt 0 t, nach Projekt 100.000 t → jährliche Aufkommensverpflichtung 100.000 t

Bei **Erweiterungen** wird je nach Ausgangslage grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

- Bei einer erstmaligen Erweiterung wird der (gewichtete) Durchschnitt der vergangenen fünf Jahre laut Aufkommensbestätigungen sowie die zusätzliche Verlagerung laut Antrag als Pflichttonnage festgelegt.
 - Beispiel: Der berechnete (gewichtete) Durchschnitt der letzten fünf Jahre beträgt 10.000 t, das bestätigte Jahresaufkommen VOR Projekt beträgt 12.000 t, das Aufkommen NACH Projekt beträgt 20.000 t → Verlagerung von 8.000 t → addiert zum (gewichteten) Durchschnitt → Verpflichtung von 18.000 t
- Sollte dies nicht möglich sein (es wird beispielsweise erst seit drei Jahren am Standort umgesetzt), so wird das bestätigte Aufkommen des letzten Jahres vor Antragstellung plus die zusätzliche Verlagerung laut Antrag als Pflichttonnage festgelegt.
 - Beispiel: Im Jahr vor Antragstellung beträgt das bestätigte Aufkommen 10.000 t, das geschätzte Aufkommen nach Projekt 20.000 t → Verlagerung von 10.000 t → addiert zum Aufkommen des letzten Jahres vor Antragstellung → Verpflichtung von 20.000 t
- Projektspezifische Anpassungen können bei Projektgenehmigung vom Beirat (bzw. BMK) vorgenommen werden.

3. ABRECHNUNG UND AUSZAHLUNG

Nachdem das geförderte Projekt umgesetzt wurde, ist dies schriftlich der Abwicklungsstelle zu melden. Sie erhalten eine Excel-Tabelle sowie einen Link zur Cloud, wo Sie die für die Abrechnung erforderlichen Dokumente hochladen können.

In die Excel-Tabelle sind alle projektrelevanten Rechnungen und Zahlungsbelege jeweils einmal in das passende Gewerk einzutragen. Im Falle von Eigenleistungen benötigen wir Nachweise, die die

Stundenanzahl, den Stundenlohn und die Art der Tätigkeit der genannten Personen enthalten. Bei Baurechnungen übermitteln Sie uns bitte alle Teilrechnungen sowie die Schlussrechnung und das Leistungsverzeichnis der Schlussrechnung. Die Kopien der eingetragenen Dokumente sind in die Cloud hochzuladen. Zudem können Sie hier bereits zwei weitere erforderliche Dokumente hochladen:

- Eine Aktivierungsbestätigung des beauftragten Wirtschaftsprüfers oder Steuerberaters; Sollten die Investitionen nicht aktiviert worden sein, dann eine schriftliche Begründung, warum nicht aktiviert wurde
- Ein firmenmäßig gefertigtes Schreiben betreffend geplanter Inanspruchnahmen von weiteren Förderungen bzw. tatsächlich beantragten oder bereits erhaltenen Förderungen bei anderen Förderstellen bzw. Bestätigung, dass keine anderen Förderungen für die geförderten Projekte beantragt wurden/werden

Nach der Befüllung übermitteln Sie die Tabelle retour und es wird ein Termin für die Prüfung vor Ort vereinbart. Die oben angeführten Unterlagen werden ausschließlich digital entgegengenommen.

Info: Die Prüfung vor Ort muss nach Projektabschluss stattfinden. Erst danach kann die endgeprüfte Summe ausbezahlt werden.

3.1. Zwischenprüfung und Modell der Teilzahlung

Neben einer einmalig stattfindenden obligatorischen Schlussprüfung gibt es auch die Möglichkeit einer Zwischenprüfung sowie des Modells der Teilzahlung.

Nach nachgewiesener **Umsetzung von mindestens 50%** der Investitionskosten kann eine **Zwischenprüfung** beantragt werden. Der Ablauf erfolgt analog zur Schlussprüfung, Sie geben schriftlich Bescheid, erhalten eine Excel-Tabelle und übermitteln diese ausgefüllt inklusive den angegebenen Rechnungen und Zahlungsbelegen an die Abwicklungsstelle und nach erfolgter interner Prüfung kann die Hälfte der maximalen Fördersumme ausbezahlt werden. Es findet allerdings kein Termin vor Ort statt. Erst nach Projektende wird bei der Schlussprüfung das Projekt vor Ort endgeprüft.

Beim **Modell der Teilzahlung** erhalten Sie jährlich einen Teilbetrag entsprechend den nachgewiesenen Tonnagen. Diese Art der Zahlung kann entweder vom Beirat auferlegt oder auch zwischen Fördernehmer:innen und Abwicklungsstelle vereinbart werden. Der Vorteil dieser Vorgangsweise ist, dass es auch bei nicht vollständiger Erfüllung der Förderauflagen kein Risiko zur Rückzahlung gibt.

4. MONITORING

Der vertraglich verpflichtete Monitoringzeitraum beinhaltet jedenfalls folgende Auflagen:

- Bei Anschlussbahnen: fünf Jahre Aufkommensverpflichtung beginnend mit 01.01. des Folgejahres nach Projektende
- Bei Terminals: Betriebspflicht bis maximal 11 Jahre, beginnend mit 01.01. des Folgejahres nach Projektende
- Mischform: falls erforderlich, kann auch eine Mischform vertraglich festgelegt werden (z.B. bei Streckenübernahmen/Gewerbeparks)

Im Falle einer Aufkommensverpflichtung ist das von dem bzw. den beauftragten EVUs bestätigte Aufkommen des vergangenen Jahres unaufgefordert **bis spätestens 31.03.** des Folgejahres zu übermitteln.

Info: Falls es nachweislich zu Einschränkungen kam (etwa Streckensperren oder sonstigen Schwierigkeiten, die die Verlagerung beeinträchtigt haben), bitte entsprechend belegen.

Im Falle einer Betriebspflicht ist nach Ende ein **Auszug aus dem Anlagenverzeichnis** vorzulegen, aus welchem hervorgeht, dass sich der geförderte Gegenstand nach wie vor im Unternehmen befindet.

Im Falle der Nicht-Einhaltung der vertraglich festgelegten Pflichten wird eine aliquote Rückforderung eingeleitet bzw. bei Teilzahlung noch nicht ausgezahlte Beträge einbehalten.

5. DATENSCHUTZ

Der Förderungsgeber und die Abwicklungsstelle verarbeiten sämtliche im Zusammenhang mit der gewährten Förderung anfallenden Daten im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, im Hinblick auf personenbezogene Daten somit iSd Datenschutzgesetzes, DSG (BGBl. I Nr. 165/1999 idgF) bzw. der DSGVO (Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016). Einzelheiten regeln die Sonderrichtlinien sowie der jeweilige Förderungsvertrag.

6. KONTAKT

Fördergeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Sektion II – Mobilität

Abteilung II/5 – Güterverkehr

Radetzkystraße 2

1031 Wien | Österreich

Email: ii5@bmk.gv.at

www.bmk.gv.at / infothek.bmk.gv.at

Abwicklungsstelle:

Abwicklungsstelle ATF (Anschlussbahn- und Terminalförderung)

Jakov-Lind-Straße 2/2/4.OG

1020 Wien | Österreich

Email: atf@schig.com

www.schig.com

Ansprechpersonen:

Hr. Martin Granadia

Telefon: +43 664 967 05 35

Fr. Katrin Grundnig

Telefon: +43 1 812 73 43 4104