

# Zuschussvertrag

gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Absatz 2 Bundesbahngesetz zur  
Rahmenplanperiode 2022–2027

abgeschlossen zwischen der **Republik Österreich (Bund)** vertreten durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, im Folgenden auch der „Bund“ genannt, und der **ÖBB-Infrastruktur AG** (FN 71396w – HG Wien, Praterstern 3, 1020 Wien) als Vertragspartner

Wien, 2022

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,

Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Abteilung II/2 Infrastrukturfinanzierung – ökonomische Angelegenheiten der Eisenbahn

E-Mail: [ii2@bmk.gv.at](mailto:ii2@bmk.gv.at)

Wien, 2022. Stand: 3. November 2022

## **Inhalt**

<b>Präambel .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Anspruch der ÖBB-Infrastruktur, Geschäftsplan und Rahmenplan .....</b>	<b>7</b>
<b>2 Geschäftsplan.....</b>	<b>8</b>
<b>3 Rationalisierungsplan .....</b>	<b>10</b>
<b>4 Rahmenplan .....</b>	<b>11</b>
4.1 Zum Inhalt eines Rahmenplans .....	11
4.2 Zum Rahmenplan 2022–2027 .....	12
<b>5 Projektkostencontrolling und Effizienzsteigerungsprogramm .....</b>	<b>14</b>
<b>6 Zuschussgegenstand.....</b>	<b>16</b>
<b>7 Höhe der Zuschüsse.....</b>	<b>17</b>
<b>8 Zuschussbedingungen.....</b>	<b>21</b>
8.1 Allgemeine Zuschussbedingungen .....	21
8.2 Besondere Zuschussbedingungen .....	22
8.3 Leistungsvorgaben .....	23
<b>9 Zahlungsmodalitäten.....</b>	<b>27</b>
<b>10 Überprüfung der vertraglichen Verpflichtungen.....</b>	<b>28</b>
<b>11 Zusammenarbeit .....</b>	<b>30</b>
<b>12 Datenverarbeitung und Datenschutz .....</b>	<b>31</b>
<b>13 Laufzeit .....</b>	<b>32</b>
<b>14 Administrative Bestimmungen .....</b>	<b>33</b>
<b>15 Ausgleichszahlung .....</b>	<b>34</b>
<b>16 Gerichtsstand und anwendbares Recht.....</b>	<b>35</b>
<b>17 Schlussbestimmungen .....</b>	<b>36</b>
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>38</b>

# Präambel

1. Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft („**ÖBB-Infrastruktur AG**“) ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das auf Grund des Bundesgesetzes zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz), BGBl. Nr. 825/1992, errichtet wurde und im Firmenbuch zu FN 71396w des Handelsgerichtes Wien eingetragen ist.
2. Die der ÖBB-Infrastruktur AG von Gesetzes wegen obliegenden Aufgaben werden im Wesentlichen durch § 31 Bundesbahngesetz bestimmt und umfassen insbesondere die Planung, den Bau, die Instandhaltung, die Bereitstellung und den Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur. Darüber hinaus erbringt die ÖBB-Infrastruktur AG Leistungen des Mindestzugangspakets, Zusatzleistungen sowie Nebenleistungen gemäß Anhang II der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl. 2012 L 343, 32, und gewährt den Zugang zu Serviceeinrichtungen. Insbesondere hat die ÖBB-Infrastruktur AG diskriminierungsfrei Leistungen in Bezug auf intermodale Terminals bereitzustellen. Festgehalten wird, dass die ÖBB-Infrastruktur AG See- und Binnenhäfen nicht selbst betreibt, jedoch die Anbindung von See- und Binnenhäfen an die Eisenbahninfrastruktur gewährleistet ist.
3. Nach § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz hat die ÖBB-Infrastruktur AG die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben selbst zu tragen. Der Bund hat der ÖBB-Infrastruktur AG über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss zu gewähren, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken. Weiters hat der Bund nach § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz der ÖBB-Infrastruktur AG zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur Zuschüsse zu leisten. Über die Zuschüsse gemäß § 42 Abs. 1 und 2 leg. cit. sind zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind. Die Verträge sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

4. In den Verträgen nach § 42 Bundesbahngesetz ist gemäß Abs. 4 leg. cit. auch die laufende Verbesserung der Qualität der Schieneninfrastruktur und ihrer Sicherheit durch die ÖBB-Infrastruktur AG, insbesondere bezüglich der Strecken unter Berücksichtigung des technischen Ausrüstungsstandes, der Verfügbarkeit und der Personalproduktivität zu regeln. In dem Vertrag nach § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz ist vorzusehen, dass die ÖBB-Infrastruktur AG dem Bund (Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [„**BMK**“]) sowie dem Bundesminister für Finanzen [„**BMF**“]) einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer halbjährlichen Vorschaurechnung („**Rationalisierungsplan**“) vorzulegen hat. In dem Vertrag über den Zuschuss gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ist gemäß Abs. 5 leg. cit. ein Projektkostencontrolling vorzusehen, welches ein Effizienzsteigerungsprogramm beinhaltet. Die Ergebnisse sind jährlich in Form eines Berichtes dem Bund vorzulegen.
5. Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt sicher, dass der von ihr zu erstellende Geschäftsplan, der auch eine genaue Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützung- und anderen Entgelte zu enthalten hat, sowie der Rahmenplan, welcher alle Maßnahmen für die Planung und Bau einer bedarfsgerechten Schieneninfrastruktur zu regeln hat, mit dem gegenständlichen Zuschussvertrag in Kohärenz stehen. Der Geschäftsplan ist jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.
6. Nach § 55b des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, haben Verträge zwischen Gebietskörperschaften und Eisenbahninfrastrukturunternehmen über Zuschüsse bzw. Finanzierungsbeiträge zur Eisenbahninfrastruktur von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen, wie sie nach den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen des Bundesbahngesetzes unter Einhaltung der dort genannten Anforderungen vorgesehen sind, jedenfalls die im Anhang V der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Grundsätze und Eckdaten und auch Anreize zur Senkung der mit der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur verbundenen Kosten und Wegeentgelte zu enthalten. In solchen Verträgen ist eine Laufzeit von mindestens fünf Jahren vorzusehen. Alle Vertragsbedingungen und die Modalitäten für die Zahlungen, mit denen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, haben im Voraus vereinbart zu sein. Mit dem Vertrag ist sicherzustellen, dass es denjenigen, die Fahrwegkapazität auf der vom Vertragsinhalt erfassten Eisenbahninfrastruktur zugewiesen bekommen haben

oder die während der vorgesehenen Vertragslaufzeit die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf einer solchen Eisenbahninfrastruktur zu begehren beabsichtigen, ermöglicht wird, sich vor Vertragsabschluss über den vorgesehenen Vertragsinhalt zu informieren und zu äußern.

7. Ungeachtet einer etwaigen Zuschussleistung nach § 42 Abs. 1 und Abs. 2 Bundesbahngesetz hat der Bund nach § 47 Abs. 1 Bundesbahngesetz dafür zu sorgen, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit diese Aufgaben vom Geschäftsplan der ÖBB-Infrastruktur AG nach § 42 Abs. 6 leg. cit. umfasst sind. Durch die Verpflichtungen aus dem gegenständlichen Zuschussvertrag und dem Zuschussvertrag nach § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz wird im Sinne des gesetzlichen Auftrags des Bundesbahngesetzes und den Zielsetzungen der Richtlinie 2012/34/EU auch die Absicht verfolgt, über deren jeweilige Vertragslaufzeit hinaus die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen.
8. Mit dem gegenständlichen Vertrag verpflichtet sich der Bund nach § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz und nach Maßgabe des § 47 leg. cit. zur Leistung von Zuschüssen.
9. Festgehalten wird, dass von diesem Zuschussvertrag finanzielle Leistungen des Bundes aus Zuschüssen nach § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz nicht umfasst sind.

# 1 Anspruch der ÖBB-Infrastruktur, Geschäftsplan und Rahmenplan

1. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat ihren sechsjährigen Geschäftsplan für die Jahre 2022 bis 2027 („**Geschäftsplan**“) sowie den Rahmenplan 2022–2027 („**Rahmenplan**“), welcher als Anlage ./2 einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages bildet, vorgelegt.
2. Der Bund leistet an die ÖBB-Infrastruktur AG die in Punkt 7 dargestellten Zuschüsse.

## 2 Geschäftsplan

1. Der von der ÖBB-Infrastruktur AG unter Berücksichtigung der Leitstrategie des Bundes zu beschließende Geschäftsplan hat auch Investitions- und Finanzierungsprogramme zu enthalten. Bei der Erstellung des Geschäftsplans ist dafür Sorge zu tragen, dass eine optimale, effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des finanziellen Gleichgewichts und eine Bereitstellung der bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist.
2. Im Geschäftsplan sind von der ÖBB-Infrastruktur AG jedenfalls nachstehende Planungsgrundlagen aufzunehmen, die dem Geschäftsplan auch zugrunde zu legen sind:
  - a) Die für den Betrieb des Bestandnetzes erforderlichen Aufwendungen.
  - b) Die sich aus dem mit dem Bund vereinbarten Rahmenplan gemäß § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz ergebenden zahlungswirksamen Aufwendungen der ÖBB-Infrastruktur AG für
    - i) das Bestandsnetz
      - a. Inspektion, Wartung und Entstörung
      - b. Instandsetzung
      - c. Reinvestitionen
    - ii) die Erweiterungsinvestitionen
    - iii) die Zuschüsse des Bundes nach § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz
    - iv) die Zuschüsse des Bundes, die sich aus den Finanzierungstätigkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG für die im Rahmenplan gemäß § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz festgelegten Mittel ergeben, soweit diese nicht aus dem Betriebserfolg anderer Geschäftsaktivitäten der ÖBB-Infrastruktur AG (Immobilien, Energie usw.) abgedeckt werden können.
  - c) Die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur unter den jeweiligen Marktbedingungen erzielbaren Erlöse aus Infrastrukturbenützungsentgelt getrennt für die Produkte nach den Produktkatalogen (u.a. „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen“ [Personenverkehr, Güterverkehr], „Verschub“, „Stationen“ und „Anlagen“).
  - d) Erlöse aus sonstigen Entgelten bzw. Einnahmen getrennt nach sachlichen Kriterien und deren Grundlagen (Immobilien, Energie, usw.).
3. Die Angaben nach Abs 2 lit. a. bis d. sind in tabellarischer Form mit deren jährlich dafür festgelegten Werten über die sechsjährige Geschäftsplanperiode im Geschäftsplan darzustellen. Weiters sind von der ÖBB-Infrastruktur AG die dem

Geschäftsplan zu Grunde gelegten Zeit-, Kosten- und Rationalisierungspläne und die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Zuschüsse darzulegen.

4. Im Geschäftsplan der ÖBB-Infrastruktur AG sind die Aufwendungen und Erlöse, die aufgrund der Bereitstellung des Mindestzugangspakets, der Serviceeinrichtungen sowie der Zusatz- und Nebenleistungen anfallen, zu berücksichtigen. Hierbei ist als Planungsgrundlage die von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibende Schieneninfrastruktur gemäß der in Punkt 1 der Anlage. /1 zu diesem Zuschussvertrag enthaltenen funktionalen Beschreibung zu berücksichtigen.
5. Dabei ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebonden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.
6. Die ÖBB-Infrastruktur AG erklärt, dass der Geschäftsplan nach bestem Wissen und Gewissen sowie unter Beachtung der Grundsätze einer sparsamen und wirtschaftlichen Geschäftsführung erstellt wurde und die darin enthalten Informationen vollständig und richtig sind. Die ÖBB-Infrastruktur AG sichert zu, dass der Geschäftsplan die für eine bedarfsgerechte und sichere Bereitstellung der Schieneninfrastruktur erforderlichen Maßnahmen einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützung- und anderer Entgelte sowie der Rahmenplan die in den nächsten sechs Jahren bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung jährlich erforderlichen finanziellen Mittel für die Instandhaltung (Reinvestitionen, Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung) und die Erweiterungsinvestitionen vollständig und richtig abbilden und bei der der Planung insbesondere auch auf eine fortschreitende Rationalisierung geachtet wurde.
7. Weiters sichert die ÖBB-Infrastruktur AG ausdrücklich zu, dass entsprechend Artikel 30 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34/EU und § 55b Abs. 2 EISbG der von ihr vorgelegte Geschäftsplan in Kohärenz mit dem gegenständlichen Zuschussvertrag steht.
8. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat vor der Annahme der Geschäftspläne den bekannten Zugangsberechtigten, die Zugang ausüben oder begehren, und auf Verlangen auch weiteren Zugangsberechtigten zu ermöglichen, sich zum Inhalt des Geschäftsplanes zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur anbelangt.
9. Die ÖBB-Infrastruktur verpflichtet sich, den Geschäftsplan, nachdem die Antragsteller im Sinne des Artikels 3 Ziffer 19 der Richtlinie 2012/34/EU die Möglichkeit erhalten haben, sich zu den darin enthaltenen Ausführungen betreffend die Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur zu äußern, unter sachgerechter Berücksichtigung der Äußerungen jährlich fortzuschreiben. Der fortgeschriebene Geschäftsplan ist dem Bund jeweils bis spätestens fünf Arbeitstage nach Beschlussfassung im Aufsichtsrat vorzulegen.

# 3 Rationalisierungsplan

1. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem Bund sowie der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH („**SCHIG mbH**“) zweimal in einem Kalenderjahr nach Vereinbarung mit dem Bund einen Rationalisierungs- und Einsparungsplan für das jeweilige Kalenderjahr zu übermitteln, in dem auch eine halbjährliche Vorscheurechnung enthalten ist.
2. In dem Rationalisierungsplan sind bestimmt und nachvollziehbar die dem Geschäftsplan zu Grunde zu legenden Rationalisierungsmaßnahmen anzuführen. Dafür sind insbesondere diese Maßnahmen sowie die dafür erforderlichen Aufwendungen sachlich zu beschreiben, und die Zeiträume, in denen sie umgesetzt werden sollen, sowie deren monetäre Bewertung anzuführen. Weiters sind im Rationalisierungsplan die Kosteneinsparungen, die sich jeweils aus der Umsetzung der einzelnen Maßnahme ergeben, auszuweisen.

# 4 Rahmenplan

## 4.1 Zum Inhalt eines Rahmenplans

1. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird bis spätestens 15. Juni eines jeden Kalenderjahres dem Bund einen Entwurf für einen Rahmenplan nach § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz übermitteln. Bei der Erstellung des Rahmenplans ist von der ÖBB-Infrastruktur AG eine sparsame und wirtschaftliche Umsetzung des mit dem Bund abgestimmten Zielnetzes sicherzustellen.
2. Der Rahmenplan hat für den Vertragszeitraum eine Aufstellung der geplanten Aufwendungen für Erweiterungsinvestitionen und für die Instandhaltung (Reinvestitionen, Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung) für jene Infrastruktur zu enthalten, auf die sich der gegenständliche Zuschussvertrag bezieht.
3. Die Darstellung der Investitionen ist in Vorhaben und Programme zu gliedern. Die jährlichen Kosten der Investitionen sind ausgehend von der jeweils gültigen Preisbasis mit 2,5% p.a. voranzuvalorisieren und in der Darstellung auszuweisen.
4. Soweit für ein Vorhaben, das im Rahmenplan ausgewiesen ist, bereits vor dem Vertragszeitraum des gegenständlichen Zuschussvertrages Aufwendungen entstanden sind, sind diese gesondert auszuweisen. Selbiges gilt für Aufwendungen, die nach dem Vertragszeitraum voraussichtlich entstehen werden.
5. Finanzmittel, die für Reinvestitionen oder für Instandhaltung (Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung) vorgesehen sind, dürfen im Sinne der Aufrechterhaltung einer hohen Bestandsqualität des Schienennetzes nicht für Neubau- bzw. Erweiterungsinvestitionen verwendet werden. Eine Abweichung von diesem Grundsatz ist nur mit Zustimmung des Bundes zulässig.
6. Ein Ausgleich von Über- bzw. Unterschreitungen des jährlichen ausgabenwirksamen Investitionsvolumens innerhalb der Rahmenplanperiode 2022–2027 ist zulässig. Die Gesamtsumme des für die Rahmenplanperiode 2022–2027 vereinbarten ausgabenwirksamen Investitionsvolumens darf dabei jedoch nicht überschritten werden. Im Falle der Absehbarkeit einer Überschreitung des für das laufende Jahr vorgesehenen ausgabenwirksamen Investitionsvolumens hat die ÖBB-Infrastruktur umgehend mit dem Bund die weitere Vorgangsweise abzustimmen.
7. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat vor Beschlussfassung über den Rahmenplan diesen mit dem Bund abzustimmen.

## 4.2 Zum Rahmenplan 2022–2027

1. Dieser Zuschussvertrag basiert auf dem Rahmenplan 2022–2027, welcher Bestandteil des Geschäftsplanes ist und als Anlage ./2 einen integrierenden Bestandteil dieses Zuschussvertrages bildet.
2. Der Rahmenplan 2022–2027 wurde zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Bund abgestimmt. Dieser enthält neben den Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen auch die Mittel für die Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung und alle Maßnahmen für die Planung und den Bau einer bedarfsgerechten Schieneninfrastruktur.
3. Bei der Erstellung des Rahmenplans 2022–2027 wurde auf die Festlegungen hinsichtlich des Zielnetzes 2025+ Bedacht genommen. Das Zielnetz 2025+ wurde für das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG erarbeitet und mit dem Bund abgestimmt. Der im Juli 2021 der Öffentlichkeit vorgestellte Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich steht mit dem Zielnetz 2025+ sowie der Verkehrsprognose 2025+ im Einklang. Dieser beinhaltet auch bereits eine Eisenbahnleitstrategie.
4. Für die Rahmenplanperiode 2022 – 2027 wird nachstehendes ausgabenwirksames Investitionsvolumen aus der Umsetzung der Rahmenplanvorhaben vereinbart:

Tabelle 1 Ausgabenwirksames Investitionsvolumen in Millionen Euro

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Investitionen einschließlich Reinvestitionen (ohne Brennerbasistunnel „BBT“)	2.417,9	2.641,5	2.742,1	2.630,1	2.925,8	2.758,7
Investitionen BBT	443,7	394,3	248,6	255,8	250,7	501,4
<b>Summe Investitionen</b>	<b>2.861,6</b>	<b>3.035,9</b>	<b>2.990,8</b>	<b>2.886,0</b>	<b>3.176,5</b>	<b>3.260,1</b>

Die oben genannten Werte berücksichtigen ausgehend von der Preisbasis 1.1.2020 eine Vorausvalorisierung der Kosten mit 2,5 % per anno sowie eine sachgerechte Risikovorsorge.

5. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat für die Kohärenz zwischen dem Rahmenplan, dem Geschäftsplan und den Zielvorgaben des Bundes zu sorgen.
6. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat jährlich dem Bund und der SCHIG mbH bis zum 31. März eines jeden Jahres über die Umsetzung und bis zum 30. November eines jeden Jahres

über die Weiterentwicklung des Rahmenplanes zu berichten. Umfang und Inhalt der jeweiligen Berichte werden vom Bund festgelegt.

7. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat bis zum 30. November eines jeden Jahres dem Bund und der SCHIG mbH die für die jährliche Fortschreibung des Rahmenplanes erforderlichen Unterlagen vorzulegen. Neben der Fortschreibung der Rahmenplanprojekte sind beabsichtigte Erweiterungsinvestitionen, die neu in den Rahmenplan aufgenommen werden sollen, gesondert anzuführen.

# 5 Projektkostencontrolling und Effizienzsteigerungsprogramm

1. Nach § 42 Absatz 5 Bundesbahngesetz ist in diesem Vertrag ein Projektkostencontrolling vorzusehen, welches ein Effizienzsteigerungsprogramm beinhaltet.
2. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist verpflichtet, die vom Bund gewährten Zuschüsse in sparsamer, wirtschaftlicher und zweckmäßiger Weise einzusetzen. Zur Überwachung und Kontrolle dieser vertraglichen Verpflichtung hat der Bund nach § 45 Bundesbahngesetz die SCHIG mbH mit der laufenden Durchführung der Überwachung der Einhaltung des Zuschussvertrages gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz unter Berücksichtigung des von der ÖBB-Infrastruktur AG konsequent weiterzuerfolgenden bzw. umzusetzenden Effizienzsteigerungsprogramms beauftragt. Die Projektkostenkontrolle der ÖBB-Infrastruktur AG wird durch die Mittelverwendungskontrollen („**MVK**“) der SCHIG mbH, die in dem mit dem Bund abgestimmten Prüfplan der SCHIG mbH definiert sind, durchgeführt. Im Rahmen der Überwachung der Einhaltung des Zuschussvertrages nach § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz hat die SCHIG mbH durch einen Vergleich der Ist- mit den Planwerten und durch eine entsprechende Abweichungsanalyse die Ergebnisse der Kontrolle der Umsetzung des Rahmenplans nachvollziehbar darzustellen.
3. Dadurch und durch das in der Anlage ./1 vorgesehene Life Cycle Cost (LCC) Controlling soll sichergestellt werden, dass die ÖBB-Infrastruktur AG mittelfristig die mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und Zugangsentgelte senkt.
4. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat darüber hinaus auch das von ihr gestartete Effizienzsteigerungsprogramm konsequent weiterzuerfolgen („**Effizienzsteigerungsprogramm**“):
  - a) Der Beginn des Effizienzsteigerungsprogrammes lag im Jahr 2007 und bezog sich auf die Projekte des Rahmenplanes 2007–2012, für welche Kosteneinsparungen für die Jahre 2007 bis 2012 abgeschätzt wurden. In weiterer Folge wurden in den Projektkosten noch nicht berücksichtigte Einsparungspotenziale in den jeweiligen Anlagen 1 zu den Vereinbarungen gemäß § 43 Bundesbahngesetz (alt) bzw. § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ausgewiesen. Die laufend durchgeführten monetären Nachweise belegen die Erreichung der ursprünglich abgeschätzten Kosteneinsparungen.

- b) Im Sinne einer Neukonzeption des Effizienzsteigerungsprogrammes wurde im Zusammenhang mit dem Rahmenplan 2013–2018 die quantitativ orientierte, monetäre Nachweisführung von Kosteneinsparungen durch eine qualitative Nachweisführung (z.B. in Form von Checklisten, um eine effiziente Planung im jeweiligen Projekt nachzuweisen) ersetzt, wobei bereits identifizierte Kosteneinsparungsmaßnahmen sowie die weitere Generierung neuer Einsparungspotenziale in den Kernprozessen und im Richtlinien- und Normenwesen der ÖBB-Infrastruktur AG verankert werden.
  - c) Im Zusammenhang mit der Neukonzeption des Effizienzsteigerungsprogramms erfolgte im Jahr 2012 im Bereich der Reinvestitionen und im Jahr 2013 im Bereich der Erweiterungsinvestitionen ein Übergang von einer quantitativen zu einer qualitativen Nachweisführung.
  - d) Zusätzlich ist zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturbetreiber gefordert Investitionen und Maßnahmen zur Senkung der variablen und semivariablen Kosten zu setzen (z.B. Kosten für Betriebsführung Zug und Verkehrsstationen sowie Anlageninstandhaltung, Life Cycle Cost Controlling). Dadurch sollen unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität der Fahrwegbereitstellung Voraussetzungen zur angestrebten Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte geschaffen werden.
  - e) Die Ergebnisse des Effizienzsteigerungsprogramms sind jährlich in Form eines Berichtes dem Bund von der ÖBB-Infrastruktur AG vorzulegen.
5. Für die jeweils unter einer Überschriftszeile zusammengefassten Erweiterungsinvestitionen sowie für die Summenzeilen des Rahmenplanes hat die ÖBB-Infrastruktur AG eine Meilensteinliste zu führen („**Meilensteinliste**“). In dieser Liste sind sämtliche projektrelevanten Eckdaten (z.B. Vorlage der UVE, UVP, Einreichung des Bauentwurfes, Baugenehmigung, Baubeginn, Inbetriebnahme) zu erfassen und entsprechend fortzuschreiben. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat weiters für alle Erweiterungsinvestitionen des Rahmenplanes Projektinformationen („**Projektblätter**“) zu erstellen und fortzuschreiben. Diese Projektblätter haben neben allgemeinen Projektdaten und einer Beschreibung des Projektes und allfälliger Projektänderungen insbesondere auch Angaben über Projektziele, die Terminsituation und über Projektrisiken sowie eine Übersicht über die Entwicklung der Projektkosten (Finanzdatenblatt) zu enthalten. Die Vertragspartner stimmen darin überein, dass die in der Meilensteinliste und in den Projektblättern ausgewiesenen zukünftigen projektrelevanten Eckdaten für Vorhaben bzw. Projekte aufgrund der Vielzahl der auf sie einwirkenden Einflüsse Prognosen darstellen, die Abweichungen unterliegen können.

## 6 Zuschussgegenstand

1. Gegenstand dieses Zuschussvertrages sind zum einen die gesetzlich vom Bund zu erbringenden finanziellen Leistungen für die Instandhaltung, Planung und Bau von Schieneninfrastruktur sowie die Abschreibungen und Zinsaufwendungen für Anlagen, die nicht durch Annuitätenfinanzierungen ab 2007 gedeckt sind.
2. Zum anderen sind Gegenstand dieses Zuschussvertrages die vertraglichen Verpflichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere
  - a) zu einer sparsamen und zweckmäßigen Unternehmensführung,
  - b) zur Einhaltung der allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen insbesondere der Leistungsvorgaben nach Punkt 9.3 im Zusammenhalt mit der Anlage ./1 zu den Zuschussverträgen;
  - c) zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Überwachung und Kontrolle der vertraglichen Verpflichtungen durch die SCHIG mbH,
  - d) zur steten Zusammenarbeit mit dem Bund und
  - e) zur Einhaltung der weiteren gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen.

# 7 Höhe der Zuschüsse

1. Der Bund leistet gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Planung und zum Bau sowie zur Instandhaltung von Schieneninfrastruktur. Dies umfasst auch den Bau neuer Infrastruktur. Die Höhe des Zuschusses wird unter Berücksichtigung der Leitstrategie des Bundes und auf Basis der Zielvorgaben des Bundes für die Schieneninfrastruktur ermittelt.
2. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Zuschussvertrages gilt für die gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leistenden Zuschüsse folgendes:
  - a) Der notwendige für den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen (ohne Brennerbasistunnel [„**BBT**“]) und Reinvestitionen für die Jahre 2022 bis 2027 beträgt 80 % der jährlichen Investitionsausgaben, für welche unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Nutzungsdauer Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden, wobei als Zinssatz die jeweils aktuellen und prognostizierten Marktzinssätze für Neufinanzierungen gemäß der Geschäftsplanung der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen werden. Der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen (ohne BBT) und Reinvestitionen wird laufend überprüft und gegebenenfalls für die zukünftigen Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst („**Annuitätzuschüsse**“).
  - b) Für den Bau des BBT übernimmt der Bund 100 % der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden, wobei als Zinssatz die jeweils aktuellen bzw. prognostizierten Marktzinssätze gemäß der Geschäftsplanung der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen werden. Detaillierte Regelungen dazu finden sich in der Anlage ./4, welche einen integrierenden Bestandteil dieses Zuschussvertrages bildet („**Annuitätzuschüsse BBT**“).
  - c) Für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund einen Zuschuss. Die Höhe des Zuschusses wird unter Berücksichtigung der vorgegebenen Begrenzung des Gesamtzuschusses gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- bzw. Outputziele) laut Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz sowie der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG

festgelegt („**Zuschüsse für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung**“).

- d) Für Abschreibungen und Zinsaufwendungen für Anlagen, die nicht durch Annuitätenfinanzierungen ab 2007 gedeckt sind, leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe des von der ÖBB-Infrastruktur AG berechneten diesbezüglichen Bedarfs („**Zuschüsse für Nutzungsentgelt**“).
3. Die Höhe der vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leistenden Zuschüsse für die Rahmenplanperiode 2022 – 2027 wurde auf Grundlage der bis zum Jahr 2020 bereits getätigten Investitionen sowie der Planwerte für das Jahr 2021 und den Zeitraum 2022 bis 2027 gemäß dem Rahmenplan 2022 – 2027 (Anlage ./2) ermittelt. Die genaue Ermittlung der Zuschüsse ergibt sich aus Anlage ./3, welche einen integrierenden Bestandteil dieses Zuschussvertrages bildet. Änderungen der Funktionalität und/oder des Umfangs der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur haben eine Erhöhung oder Verminderung des Zuschusses zur Folge. Dies betrifft insbesondere Aufwendungen für einen möglichen Instandhaltungsrückstand und nicht mehr notwendige Aufwendungen für Vermögenswerte, die außer Betrieb genommen werden. Vor derartigen Änderungen ist daher von der ÖBB-Infrastruktur AG das Einvernehmen mit dem Bund herzustellen.
4. Die Höhe der vom Bund zu leistenden jährlichen Zuschüsse nach § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz wird für die Vertragsjahre wie folgt begrenzt:

Tabelle 2 Zahlungen des Bundes in Millionen Euro

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Annuitätenzuschüsse <sup>1</sup> inkl. BBT	1.103,5	1.183,1	1.264,1	1.343,7	1.432,2	1.529,4
Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung <sup>2</sup>	430,7	441,5	452,6	463,9	475,5	487,4
Nutzungsentgelt <sup>3</sup> (Für die Festlegung der Zuschüsse gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz (insbesondere Nutzungsentgelt) werden die aufgrund der Mittelfristplanung der ÖBB-Infrastruktur AG zum Planungszeitpunkt erwartbaren Zinsabgrenzungen bzw. Unterdeckungen im Hinblick auf den voraussichtlichen Zinsaufwand und Abschreibungen von Anlagen berücksichtigt.)	156,9	133,2	144,3	120,6	111,4	93,2
<b>Summe gemäß § 42 Abs. 2</b>	<b>1.691,1</b>	<b>1.757,8</b>	<b>1.861,0</b>	<b>1.928,2</b>	<b>2.019,1</b>	<b>2.110,0</b>

5. Die Berechnung der Zuschüsse erfolgte unter Berücksichtigung bestimmter Annahmen hinsichtlich Baupreisentwicklung, Zinsentwicklung auf den relevanten Kapitalmärkten, Kostenbeiträge, EU-Kofinanzierungen und Entwicklung der Querfinanzierung auf der Brennerachse. Angesichts der Berechnung der Annuitäten auf Basis der Marktzinsen verpflichtet sich der Bund zur Abdeckung eines allfälligen Refinanzierungsrisikos bei einem Anstieg der Marktzinsen gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG zur Abdeckung des daraus entstehenden finanziellen Mehrbedarfs. Im Falle einer Änderung sonstiger

<sup>1</sup> Annuitätenzuschussberechnung: 2022 bis 2027 80 % der Investitionsausgaben (Laufzeit 30 Jahre). BBT: 100 % der Investitionsausgaben (Laufzeit 50 Jahre).

<sup>2</sup> Rund 70% der im Rahmenplan enthaltenen Aufwendungen für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung aufgrund Durchführungsverordnung (EU) 2015/909

<sup>3</sup> Bei der Abrechnung des Nutzungsentgelts (Soll-Ist-Vergleich) werden auf Basis des Zinsaufwandes tatsächliche aus der Annuitätenfinanzierung resultierende Zinsabgrenzungen bzw. Unterdeckungen miteinbezogen.

externen Einflüsse ist dieser Zuschussvertrag im Einvernehmen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Bund entsprechend anzupassen.

6. Sofern sich die der Ermittlung des Zuschussbetrags zugrundeliegenden Voraussetzungen (z. B. größere Betriebsstörungen, Notfälle, Naturkatastrophen, sonstige Vertragsgrundlagen) geändert haben und die ÖBB-Infrastruktur AG dies glaubhaft gemacht hat, werden die Vertragspartner kurzfristig Gespräche über eine allfällige Anpassung der Zuschusshöhe oder sonstiger Vertragsinhalte aufnehmen. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat für Notfälle und größere Betriebsstörungen geeignete Notfallpläne zu erstellen. Weiters ist die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet, die Nutzer der Schieneninfrastruktur rechtzeitig über sämtliche Betriebsstörungen, Notfälle und Naturkatastrophen zu unterrichten. Die Beseitigung von Katastrophenschäden ist im jeweils laufenden Jahr bis zu einer Höhe von EUR 9 Millionen aus dem jährlichen ausgabenwirksamen Investitionsvolumen zu bedecken. Die Finanzierung darüberhinausgehender Erfordernisse ist im Einvernehmen zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG festzulegen.
7. Bei langfristigen Projekten, die über die Rahmenplanperiode 2022 - 2027 hinausgehen, stellen der Bund und die ÖBB-Infrastruktur AG sicher, dass diese Projekte auch in den folgenden Rahmenplänen mit den entsprechenden Finanzierungstranchen enthalten sind, wobei der jeweilige Projektfortschritt, die Anpassung der zukünftigen Projektinhalte und die Gesamtabstimmung aller Investitionsvorhaben zu berücksichtigen sind.

# 8 Zuschussbedingungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird die in diesem Zuschussvertrag samt der Anlage ./1 festgelegten Zielvorgaben, die sich in Allgemeine sowie in Qualitäts-, Sicherheits- und Effizienzzielvorgaben gliedern, fristgerecht und vollständig einhalten, um damit insbesondere auch gemäß Artikel 30 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU und § 55b EisbG eine Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte zu erreichen.

## 8.1 Allgemeine Zuschussbedingungen

1. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird eine sparsame und zweckmäßige Unternehmensführung sicherstellen, um insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Qualität der Schieneninfrastruktur und ihrer Sicherheit, insbesondere bezüglich der Strecken unter Berücksichtigung des technischen Ausrüstungsstandes, der Verfügbarkeit und der Personalproduktivität laufend verbessert wird.
2. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird bei der Erstellung des Rahmenplans eine sparsame und wirtschaftliche Umsetzung des mit dem Bund abgestimmten Zielnetzes sicherstellen.
3. Die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet sich insbesondere weiters,
  - a) den Nutzern der Schieneninfrastruktur eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur mit entsprechendem Qualitätsniveau zu Verfügung zu stellen,
  - b) durch eine unabhängige und eigenverantwortliche Geschäftsführung möglichst weitgehende finanzielle Stabilität und Planungssicherheit für einen jeweils zukünftigen Zeitraum von zumindest sechs Jahren zu erlangen,
  - c) sich als Unternehmen eigenverantwortlich unter Berücksichtigung der von ihr zu erfüllenden Aufgaben weiterzuentwickeln,
  - d) die Qualität der Schieneninfrastruktur und ihre Sicherheit, insbesondere bezüglich der Strecken unter Berücksichtigung des technischen Ausrüstungsstandes, der Verfügbarkeit und der Personalproduktivität, laufend in jenem Ausmaß zu erhöhen, das durch eine sorgfältige und engagierte Geschäftsführung objektiv erreichbar ist,
  - e) dem Bund einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer halbjährlichen Vorscheurechnung vorzulegen.

## 8.2 Besondere Zuschussbedingungen

1. Mit der Anlage ./1, die einen integrierenden Bestandteil dieses Zuschussvertrages bildet, werden die Ziele, Kennzahlen, Indikatoren und Qualitätskriterien, die mit diesem Zuschussvertrag vereinbart werden und zu deren fristgerechten sowie vollständigen Einhaltung sich die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet, näher bestimmt. Die Überprüfung der Zielerreichung erfolgt auf Grundlage der vertraglich vereinbarten Kennzahlen, Indikatoren und Qualitätskriterien.
2. Mit Hilfe der Zielwerte für Kennzahlen werden der ÖBB-Infrastruktur AG Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien gegeben. Die Kennzahlen schaffen in Kombination mit den zugeordneten Zielwerten unter Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und Zugangsentgelte.
3. Für die Kennzahlen, Indikatoren und Qualitätskriterien sind gemäß § 55b Eisenbahngesetz iVm Anhang V der Richtlinie 2012/34/EU bestimmend
  - a) die Infrastruktur und die Serviceeinrichtungen, auf die sich die Vereinbarung bezieht, entsprechend der Gliederung in Anhang II der Richtlinie 2012/34/EU. Dies beinhaltet sämtliche Aspekte des Infrastrukturbetriebs, einschließlich der Instandhaltung und Erneuerung der bereits in Betrieb befindlichen Infrastruktur. Gegebenenfalls kann dies auch den Bau neuer Infrastruktur umfassen;
  - b) nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien in Bezug auf Elemente wie
    - i) Zugbetriebsleistung (z. B. unter den Gesichtspunkten Streckengeschwindigkeit und Zuverlässigkeit) und Kundenzufriedenheit,
    - ii) Netzkapazität,
    - iii) Vermögensverwaltung,
    - iv) Tätigkeitsvolumen,
    - v) Sicherheitsniveau und
    - vi) Umweltschutz;
  - c) der mögliche Instandhaltungsrückstand und die Vermögenswerte, die außer Betrieb genommen werden und dadurch unterschiedliche Finanzströme freisetzen;
  - d) die Anreize, die unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität der Fahrwegbereitstellung zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und Wegeentgelte dienen;

- e) die Mindestanforderungen an Inhalt und Häufigkeit der Berichterstattung der Infrastrukturbetreiber, einschließlich der jährlich zu veröffentlichenden Informationen.
- 4. Grundlegende Bezugsgröße für die Datenerhebung und Datenübermittlung im Rahmen dieses Zuschussvertrages bilden die Rahmenplanstrecken. Abweichende Bezugsgrößen (wie zum Beispiel Daten für das Gesamtnetz, Werte für das Kern- und Ergänzungsnetz; Angaben zu Betriebsstellen, etc.) sind in der Anlage ./1 bzw. den zugehörigen Beilagen gesondert ausgewiesen.
- 5. Die Anlage ./1 enthält
  - a) die Inhalte des Verzeichnisses der funktionalen Beschreibung der zu betreibenden Infrastruktur;
  - b) Definitionen zu Langsamfahrstellen (La);
  - c) Vorgaben zur Sicherheit;
  - d) nähere Angaben zur Produktivitäts- und LCC-Kontrolle;
  - e) Grundsätze für die Messung der Kundenzufriedenheit;
  - f) Festlegungen zur Netzkapazität;
  - g) das Berechnungsmodell für Produktivbedarf und
  - h) Definitionen.

## 8.3 Leistungsvorgaben

### 8.3.1 Verzeichnis der funktionellen Beschreibung der Infrastruktur

1. Die von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibende bedarfsgerechte Schieneninfrastruktur, auf die sich der Zuschussvertrag bezieht, wird in Form einer funktionalen Beschreibung in Punkt 1 der Anlage ./1 mit einem Verzeichnis für den Vertragszeitraum dargestellt. Ein weiteres Ziel der funktionalen Beschreibung ist die Darstellung des Tätigkeitsvolumens der ÖBB-Infrastruktur AG.
2. Die funktionale Beschreibung umfasst die in der Verfügungsmacht der ÖBB-Infrastruktur AG stehenden Verkehrswege der Eisenbahn im Sinne des Anhangs I der Richtlinie 2012/34/EU. Dazu gehören auch sämtliche Anlagen und Einrichtungen, die die ÖBB-Infrastruktur AG für das Bereitstellen sonstiger Leistungen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß Richtlinie 2012/34/EU benötigt.
3. Die funktionale Beschreibung ist nach Rahmenplanstrecken zu gliedern und anhand einer Streckenkarte grafisch darzustellen.

4. Die Angaben der funktionalen Beschreibung beziehen sich auf das jeweils erste Jahr der Rahmenplanperiode. Die Änderungen der funktionalen Beschreibung zum Vorjahr müssen nachvollziehbar dargestellt sein. Geplante angebotsrelevante Änderungen müssen für die zwei nachfolgenden Jahre dargestellt werden. Dies umfasst auch Vermögenswerte, die außer Betrieb genommen werden sollen und Einfluss auf den Zuschuss haben.

### 8.3.2 Langsamfahrstellen

1. Die Qualität der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß den Bestimmungen dieses Vertrags zu betreibende Infrastruktur wird auch mittels der für die Kennzahl Langsamfahrstellen („La“) in Punkt 2 der Anlage ./1 näher angeführten Vorgaben bewertet.
2. Langsamfahrstellen sind ein für die Nutzer der Schieneninfrastruktur entscheidender Gradmesser für die Qualität der Schieneninfrastruktur. Mit der Kennzahl La wird ermittelt, auf welche Länge (in m) die Infrastruktur nicht in der Qualität vorgehalten wird, die die volle zulässige Geschwindigkeit ermöglicht. Als Maß der Einschränkung dient die Geschwindigkeitsreduzierung (in km<sup>2</sup>/h).
3. Die Kennzahl „La“ gibt damit keine Auskunft über den Fahrzeitverlust eines oder aller die La-Stelle befahrenden Züge, sondern ist eine Kennzahl für die Geschwindigkeitseinschränkung in Folge der La-Stellen unter Berücksichtigung ihrer Länge.

### 8.3.3 Sicherheit

1. Die sich für die ÖBB-Infrastruktur AG aus dem Bundesbahngesetz im Zusammenhang mit der Zuschussgewährung ergebende Verpflichtung der Sicherung und der laufenden Verbesserung der Sicherheit der zu betreibenden Schieneninfrastruktur wird über die Kennzahl Sicherheit („Sicherheit“), die in Punkt 3 der Anlage ./1 näher beschrieben ist, bewertet.
2. Es sind sowohl Vorfälle, die einen Sach- und/oder Personenschaden als auch Vorfälle die keine weiteren Ereignisse zur Folge hatten, zu erfassen.
3. Die Zuordnung der Vorfälle zu (vermutlichen) Ursachen hat von der ÖBB-Infrastruktur AG auf Grundlage einer sorgfältigen und nachvollziehbaren Einschätzung der Ergebnisse der jeweiligen Erhebungen bzw. der im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems der ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführten Evaluierungen, insbesondere jedoch in sinngemäßer Anwendung von § 5 Abs. 2 des

Bundesgesetzes über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005), BGBl. I Nr. 123/2005, zu erfolgen.

#### **8.3.4 Produktivitäts- und LCC Kontrolle**

1. Mit Hilfe der in Punkt 4 der Anlage ./1 angeführten Kennzahlen der Produktivitäts- und LCC-Kontrolle werden für die Vermögensverwaltung der ÖBB-Infrastruktur AG Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien festgelegt.
2. Die Kennzahlen und Zielwerte der Produktivitäts- und LCC-Kontrolle schaffen darüber hinaus unter Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität der Fahrwegbereitstellung Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und Zugangsentgelte.
3. Die Produktivitäts- und LCC-Kontrolle dient auch dazu, mögliche drohende Instandhaltungsrückstände frühzeitig zu erkennen.

#### **8.3.5 Kundenzufriedenheit**

1. Die Kunden der ÖBB-Infrastruktur AG können in einer direkten Beziehung (Eisenbahnverkehrsunternehmen und Passagiere in den Verkehrsstationen) zum Unternehmen stehen oder als indirekte Kunden die Leistungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen (Passagiere) in Anspruch nehmen.
2. Die Erhebung und Bewertung der Kundenzufriedenheit erfolgt auf Grundlage der Festlegungen in Punkt 5 der Anlage ./1. Dabei sind sowohl direkte als auch indirekte Kunden der ÖBB-Infrastruktur AG miteinzubeziehen.

#### **8.3.6 Netzkapazität**

1. Mit der Kennzahl Netzkapazität („Netzkapazität“) wird das mögliche Potential der Infrastruktur für die Erbringung von Verkehrsleistungen dargestellt. Bei der Ermittlung der Netzkapazität sollen Einflüsse des Marktes auf die Verkehrsleistung weitgehend ausgeschlossen werden.
2. Die Zielerreichung ist an Hand der in Punkt 6 der Anlage ./1 festgelegten Vorgaben zu messen.

### 8.3.7 Umweltschutz

1. Der Verkehrsträger Schiene leistet durch die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene einen Beitrag zum Umweltschutz.
2. Als Qualitätskriterium für den Umweltschutz in der ÖBB-Infrastruktur AG wird ein nach ÖNORM EN ISO 14001 zertifiziertes Umweltmanagementsystem vorgeschrieben.
3. Zur Überprüfung der Einhaltung des Qualitätskriteriums ist die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet, dem Bund und der SCHIG mbH das entsprechende Zertifikat zu übermitteln.
4. Zur Aufrechterhaltung der Qualität im Umweltschutz ist dem BMK und der SCHIG mbH jährlich ein Zeitplan für Re-Zertifizierungen und für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Umweltmanagementsystems zu übermitteln.

### 8.3.8 Mitarbeiter in Full Time Equivalent (FTE) / Zugkilometer

1. Mit der Kennzahl Full Time Equivalent („FTE“), die in Punkt 7 der Anlage ./1 näher definiert ist, wird der Mitarbeiterbedarf in Vollzeitäquivalenten (FTE) pro hunderttausend Zugkilometer gemessen. Der Mitarbeiterbedarf wird auf Basis des jeweiligen Verrechnungspersonalstands der ÖBB Infrastruktur AG zum Monatsletzten wie folgt berechnet:
  - a) Anzahl der Mitarbeiter des Teilkonzerns Infrastruktur exkl. Lehrlinge in FTE
  - b) 2027 abzüglich verleaste Mitarbeiter (konzernintern und extern) in FTE
  - c) zuzüglich geleastes Personal (konzernintern und extern) in FTE.
2. Ein Zugkilometer („Zugkilometer“) ist die Maßeinheit für die Bewegung eines Zuges über eine Entfernung von einem Kilometer und stellt eine wesentliche Bezugsgröße für die Verrechnung des Wegeentgeltes dar. Die Erfassung der Zugkilometer erfolgt mittels der Betriebsführungssysteme der ÖBB-Infrastruktur AG und umfasst Zugkilometer aller Eisenbahnverkehrsunternehmen (Personenzüge, Güterzüge, Dienstzüge), die auf dem Schienennetz zurückgelegt werden. Infrastrukturinterne Fahrten (z.B. SKL-Züge, Schwerlastkleinwagen, Bauzüge, Tunnelrettungszüge) sind nicht enthalten.

# 9 Zahlungsmodalitäten

1. Die vom Bund für ein Kalenderjahr zugesagten Annuitätenzuschüsse einschließlich der Annuitätenzuschüsse für den BBT (Punkt 7 Abs. 2 lit. a und b) sind jeweils am 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November zu jeweils einem Viertel des in Punkt 7 Abs. 4 ausgewiesenen Zuschussbetrages fällig und auf die von der ÖBB-Infrastruktur AG bekanntzugebende Bankverbindung anzuweisen. Der Bund wird einen allfälligen Überschuss, der sich aus dem bereits geleisteten und dem tatsächlich erforderlichen Zuschussbedarf für das Vorjahr ergibt, entweder bei der Anweisung der Zuschussbeträge für das vierte Quartal des jeweiligen Jahres berücksichtigen und von der Teilzahlung in Abzug bringen oder es erfolgt eine entsprechende Rückzahlung an den Bund durch die ÖBB-Infrastruktur AG jeweils bis 15. November bzw. zu einem allenfalls anderen von Bundesseite im Einvernehmen zwischen BMK und BMF festgelegten Zeitpunkt.
2. Die vom Bund für ein Kalenderjahr zugesagten Zuschüsse für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung wird in zwölf gleichen Teilbeträgen fällig. Die Teilbeträge sind jeweils bis spätestens zum letzten Werktag eines jeden Kalendermonats auf die von der ÖBB-Infrastruktur AG bekanntzugebende Bankverbindung anzuweisen.
3. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat jeweils spätestens bis 30. Juni eines jeden Kalenderjahres den tatsächlichen Zuschussbedarf des vorangegangenen Kalenderjahres schriftlich nachzuweisen und diesen Nachweis dem Bund zu übermitteln. Allfällige Überzahlungen bzw. Überschüsse bei den Annuitätenzuschüssen sind im Folgejahr dieses Zuschussvertrages gemäß Abs. 1 zu berücksichtigen. Die allfällige Abzugshöhe vom für das jeweilige Kalenderjahr ursprünglich vereinbarten Zuschuss und der allfällige Abzugszeitpunkt bzw. die allfällige Höhe der Rückzahlung durch die ÖBB-Infrastruktur AG und der allfällige Rückzahlungszeitpunkt beim Zuschuss für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung werden von Bundesseite im Einvernehmen zwischen BMK und BMF festgelegt.
4. Die Vereinbarung abweichender Zahlungsbedingungen aufgrund besonderer Liquiditätserfordernisse einer Vertragspartei ist zulässig. Die aus einer vorzeitigen Überweisung erzielten Zinsgewinne sind von der ÖBB-Infrastruktur AG den Zielen dieses Vertrags entsprechend zu verwenden und auf die in Punkt 7 vereinbarten Zuschussbeträge anzurechnen.
5. Im Falle eines Zahlungsverzugs durch den Bund, der einen Zeitraum von 14 Tagen übersteigt, ist der offene Teilbetrag ab diesem Zeitpunkt mit 1,3 % zu verzinsen.

# 10 Überprüfung der vertraglichen Verpflichtungen

1. Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass der Bund die SCHIG mbH mit der Überprüfung der Einhaltung ihrer vertraglichen Verpflichtungen aus diesem Zuschussvertrag und mit der Implementierung und Durchführung einer Projektkostenkontrolle unter Berücksichtigung des von ihr konsequent weiterzuverfolgenden bzw. umzusetzenden Effizienzsteigerungsprogrammes sowie der Begleitung ihres Infrastrukturentwicklungsprozesses betraut hat. Der Bund behält sich vor, die SCHIG mbH oder eine geeignete andere Person mit darüberhinausgehenden Einzelprüfungen über die Verwendung der Zuschüsse gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz zu beauftragen.
2. Die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet sich, dem Bund, der SCHIG mbH, dem zur Prüfung der Gebarung der ÖBB-Infrastruktur AG befugtem Organ des Bundes sowie allen vom Bund vereinbarungsgemäß mit der Prüfung und Überwachung des Zuschussvertrages betrauten Personen die dafür angefragten Auskünfte, Prüfunterlagen und Informationen umgehend und vollständig zu erteilen.
3. Auf Verlangen sind dem Bund und den weiteren zur Prüfung und Überwachung befugten Personen von der ÖBB-Infrastruktur AG Einsicht in ihre Bücher zu gewähren.
4. Die SCHIG mbH wird den wesentlichen Inhalt ihrer Berichte, die sie dem Bund über die Prüfung und Überwachung vorzulegen hat, vor Finalisierung der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellungnahme übermitteln. Die Berichterstellung wird durch Besprechungen zwischen Bund, ÖBB-Infrastruktur AG und SCHIG mbH begleitet.
5. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird auf Verlangen des Bundes der SCHIG mbH oder dem Bund das Nutzungsrecht an den Daten für Aufgaben erteilen, die der SCHIG mbH vom Bund übertragen wurden oder die zur Kontrolle der vertraglichen Verpflichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG erforderlich sind. Das Nutzungsrecht gilt auch für jene Daten, welche für Einzelprüfungen, die vom Bund angeordnet wurden, erforderlich sind. Die Daten sind dem Bund bzw. der SCHIG mbH im Rahmen der Berichtspflichten der ÖBB-Infrastruktur AG nachvollziehbar und überprüfbar in einem mit den Empfängern abgestimmten, üblichen, bearbeitbarem Datenformat elektronisch zur Verfügung zu stellen.
6. Vor Finalisierung der von der SCHIG mbH zu erstellenden Berichte sind von der ÖBB-Infrastruktur AG folgende Prüfunterlagen an die SCHIG mbH zu übermitteln:

Tabelle 3 Prüfunterlagen

Inhalt	Häufigkeit
Liste der Rahmenplanstrecken	jährlich
Verzeichnis der funktionalen Beschreibung der Infrastruktur	jährlich
Geschäftsplan gem. § 42 Abs. 6 Bundesbahngesetz	jährlich
Rationalisierungsplan gem. § 42 Abs. 4 Bundesbahngesetz	halbjährlich
Rahmenplan gem. § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz, inkl. Meilensteinliste und Projektinformationen	jährlich
Kennzahl Langsamfahrstellen	jährlich/monatlich
Kennzahl Sicherheit	jährlich
Kennzahlen Kundenzufriedenheit	jährlich
Kennzahlen Netzkapazität	jährlich
Kennzahl Mitarbeiter Produktivbedarf / Zugkilometer	jährlich
Produktivitäts- und LCC-Kontrolle	jährlich
Effizienzsteigerungsprogramm gem. § 42 Abs. 5 Bundesbahngesetz	jährlich
Netzzustandsbericht	jährlich
Umweltschutz	jährlich

7. Darüber hinaus ist die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet, auf ihrer Website eine Aufstellung über Zahlen – Daten – Fakten des Unternehmens, wie diese zum Stichtag 31.12.2020 auf der Homepage der ÖBB-Infrastruktur AG unter <https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/zahlen-daten-fakten> abgebildet war, frei zugänglich zur Verfügung zu stellen. Diese Aufstellung ist mindestens einmal jährlich zu aktualisieren.

# 11 Zusammenarbeit

1. Die Vertragspartner werden in allen für den Zuschussvertrag wesentlichen und kostenwirksamen Angelegenheiten, vor allem hinsichtlich des erforderlichen gegenseitigen Austausches von Daten und Informationen, zusammenarbeiten und einander wechselseitig über alle wesentlichen und kostenwirksamen Umstände unterrichten, die mit der Durchführung des Zuschussvertrags zusammenhängen.
2. Der Bund und die ÖBB-Infrastruktur AG haben sich zur Geheimhaltung von vertraulichen Informationen verpflichtet, um damit insbesondere die Wahrung von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen der ÖBB-Infrastruktur AG sicherzustellen. Der ÖBB-Infrastruktur AG ist die Weitergabe von Informationen an die ÖBB-Holding AG gestattet, soweit dies gesetzlich erforderlich und rechtlich zulässig ist. Die SCHIG mbH verpflichtet sich im gleichen Umfang zur Geheimhaltung wie der Bund.

# 12 Datenverarbeitung und Datenschutz

1. Die Vertragsparteien sind verpflichtet, geeignete technische und organisatorische Maßnahmen zu ergreifen, um die Verarbeitung personenbezogener Daten im Einklang mit den Anforderungen der mit 25. Mai 2018 in Kraft tretenden Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) zu gewährleisten.
2. Für den Fall, dass dieser Zuschussvertrag rechtswirksam beendet und kein neuer Zuschussvertrag abgeschlossen wurde, ist die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet, nach Wahl des Bundes, entweder alle oder ausgewählte personenbezogenen Daten und Unterlagen dem Bund zu übergeben oder alle nicht übergebenen personenbezogenen Daten zu löschen und zu vernichten.
3. Der Bund weist darauf hin, dass die Verarbeitung der im Zusammenhang mit dem Abschluss und der Abwicklung des Vertrages anfallenden personenbezogenen Daten gemäß Artikel 6 Abs. 1 lit. b Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) für den geplanten Abschluss und die Erfüllung ihrer vertraglichen Pflichten erforderlich ist. Diese personenbezogenen Daten werden vom Bund für Zwecke des Abschlusses und der Abwicklung des Vertrages und für Kontrollzwecke verarbeitet und insbesondere an Organe und Beauftragte des Rechnungshofes (insbesondere § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 1 und § 13 Abs. 3 des Rechnungshofgesetzes, RHG, BGBl 144/1948/in der jeweils geltenden Fassung), des Bundesministeriums für Finanzen (insbesondere Bundeshaushaltsgesetz 2013, BHG 2013, BGBl I 139/2009 in der jeweils geltenden Fassung iVm Vorhabensverordnung BGBl II 22/2013 in der jeweils geltenden Fassung) sowie der Europäischen Union nach den EU-rechtlichen Bestimmungen übermittelt werden.
4. Den Vertragsparteien ist bekannt, dass sie personenbezogene Daten der jeweils anderen Partei, die zur Erfüllung der in dem Vertrag einschließlich der Durchsetzung und Abwehr von Rechtsansprüchen aus diesem Vertrag und damit zusammenhängenden behördlichen oder gerichtlichen Verfahren erforderlich sind, verarbeiten. Die Vertragsparteien sichern sich wechselseitig zu, dass sie im Sinne der Artikel 13 Abs. 4 und Artikel 14 Abs. 5 lit. a DSGVO über die Verarbeitung ihrer Daten durch die jeweils andere Partei ausreichend informiert sind, sodass eine gesonderte Information nach Artikel 13 und Artikel 14 DSGVO unterbleiben kann.

# 13 Laufzeit

1. Der Zuschussvertrag tritt nach Unterfertigung durch beide Vertragspartner mit Wirkung zum 1.1.2022 in Kraft und wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Er ist im Rahmen eines revolvingenden Zeitraums von sechs Jahren jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen. Bei der Anwendung des Geschäftsplans der ÖBB-Infrastruktur AG und des Zuschussvertrags ist daher fortgesetzt von einer Laufzeit von jeweils sechs Jahren auszugehen.
2. Jede Vertragspartei ist zur Auflösung des Zuschussvertrages aus wichtigem Grund berechtigt, wenn die jeweils andere Vertragspartei ihre vertraglichen oder gesetzlichen Verpflichtungen ganz oder teilweise nicht erfüllt oder ein gleichwertiger wichtiger Grund vorliegt („**vorzeitige Kündigung**“).
3. Im Fall der vorzeitigen Kündigung wird auf der Website des BMK unter [www.bmk.gv.at](http://www.bmk.gv.at) bekannt gegeben, dass der Zuschussvertrag aufgelöst wurde und auf diese Weise sichergestellt, dass die Nutzer rechtzeitig unterrichtet werden.
4. Um im Falle der vorzeitigen Kündigung den Fortbestand der der ÖBB-Infrastruktur AG übertragenen Schieneninfrastruktur sicherzustellen, werden die Vertragspartner umgehend in Verhandlungen über die dazu erforderlichen Maßnahmen treten.

# 14 Administrative Bestimmungen

1. Soweit im Einzelfall nichts Abweichendes festgelegt wird, sind sämtliche Erklärungen, Mitteilungen, Berichte etc., die die ÖBB-Infrastruktur AG an den Bund zu adressieren hat, an folgende Adresse zu richten:  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Radetzkystraße 2, 1030 Wien
2. Mitteilungen des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG und an deren Eigentümer sind an folgende Stelle zu richten:  
ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien
3. Sämtliche Mitteilungen können rechtswirksam an obige Kontaktadressen gerichtet werden, solange nicht eine Vertragspartei der anderen eine neue Kontaktadresse mitteilt.

# 15 Ausgleichszahlung

1. Wird ein für das jeweilige Geschäftsjahr vereinbarter Zielwert durch die ÖBB-Infrastruktur AG nicht erreicht, ist von dieser an den Bund eine Ausgleichszahlung zu entrichten.
2. Die Höhe der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu entrichtenden Ausgleichszahlung ist von der Abweichung der Kennzahl vom Zielwert abhängig.
3. Für eine Verschlechterung von Kennzahlen gegenüber dem Zielwert von 15,0 % oder mehr beträgt die Ausgleichszahlung maximal EUR 2,0 Mio. je Kennzahl. Dies betrifft die folgend aufgezählten Kennzahlen:
  - Kennzahl Langsamfahrstelle
  - Kennzahl Sicherheit
  - Kennzahl Pünktlichkeit
  - Kennzahl Barrierefreiheit
  - Kennzahl Maximale Netzverfügbarkeit
  - Kennzahl Tatsächliche Netzverfügbarkeit
4. Beträgt die Verschlechterung der Kennzahl gegenüber dem Zielwert weniger als 15 %, so erfolgt die Ausgleichszahlung aliquot. Hierzu ist die in Prozent ausgedrückte Abweichung durch 15 zu dividieren und der sich daraus ergebende Wert des Quotienten mit EUR 2,0 Mio. zu multiplizieren.
5. Ist eine Verschlechterung von Kennzahlen von jeweils 15 % gegenüber dem Zielwert absehbar, sind der Bund und die SCHIG mbH umgehend von der ÖBB-Infrastruktur AG zu informieren und Gespräche über Gegenmaßnahmen einzuleiten.
6. Sollte die Einhaltung von Zielwerten aufgrund von Ereignissen höherer Gewalt nicht möglich sein, so sind umgehend nach Bekanntwerden der Ereignisse der Bund und die SCHIG mbH von der ÖBB-Infrastruktur AG zu informieren und ist zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG über die weitere Vorgehensweise das Einvernehmen herzustellen.
7. Wird eine vom Bund begehrte Ausgleichszahlung nicht binnen 5 Bankarbeitstagen ab Einforderung bezahlt, ist diese gemäß § 73 Abs. 2 BHG 2013 zu verzinsen. Der Bund ist berechtigt, mit seinen fälligen Zahlungen gegen eine Ausgleichszahlung aufzurechnen.
8. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat im Falle der fehlenden Erreichung eines festgelegten Zielwertes nur einmal eine Ausgleichszahlung nach den Zuschussverträgen nach § 42 Bundesbahngesetz zu entrichten.

# 16 Gerichtsstand und anwendbares Recht

1. Für alle Streitigkeiten, die sich aus diesem Zuschussvertrag ergeben, einschließlich von Streitigkeiten über das wirksame Zustandekommen, ist das sachlich in Handelsachen und örtlich für Wien – Innere Stadt zuständige Gericht ausschließlich zuständig.
2. Auf diesen Zuschussvertrag ist ausschließlich österreichisches Recht unter Ausschluss der Kollisionsnormen anzuwenden.

# 17 Schlussbestimmungen

1. Die ÖBB-Infrastruktur AG erklärt ihr Einverständnis, dass dieser Zuschussvertrag spätestens ein Monat nach seinem rechtswirksamen Abschluss auf der Website des BMK [www.bmk.gv.at](http://www.bmk.gv.at) veröffentlicht wird.
2. Neben diesem Vertrag bestehen keine weiteren mündlichen Nebenabreden. Allenfalls bestehende mündliche Nebenvereinbarungen gelten ab Unterzeichnung dieses Vertrages als aufgehoben. Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages, einschließlich der Schriftformklausel, bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Schriftform. Das Übersenden per E-Mail genügt der Schriftform.
3. Sollte eine Bestimmung dieses Vertrages ungültig, unwirksam oder undurchführbar sein, so soll dies die Gültigkeit dieses Vertrages im Übrigen nicht berühren. An die Stelle der unwirksamen Bestimmung tritt eine Bestimmung, die dem wirtschaftlichen Ergebnis der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung möglichst nahekommt.
4. Der Bund ist berechtigt, alle Rechte und Pflichten oder auch Teile davon aus diesem Vertrag und allen damit im Zusammenhang stehenden Vereinbarungen an eine von ihm namhaft gemachte Person zu übertragen. Der Bund wird diese Person zur Verschwiegenheit in dem Ausmaß verpflichten, als der Bund nach diesem Vertrag oder nach den einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages bildenden Vereinbarungen selbst zur Verschwiegenheit verpflichtet ist. Die Abtretung von Rechten und Pflichten und die Übertragung von Pflichten aus diesem Vertrag von der ÖBB-Infrastruktur AG an Dritte ist ausgeschlossen.
5. Bei personenbezogenen Bezeichnungen gilt die jeweils gewählte Form für beide Geschlechter. Die Hervorhebung einzelner Worte in Fettschrift und Unterstreichungen dienen ausschließlich der besseren Lesbarkeit, ihr kann keinesfalls eine inhaltliche Bedeutung beigemessen werden.
6. Sämtliche in diesem Zuschussvertrag genannten gesetzlichen Bestimmungen beziehen sich stets auf die aktuelle Fassung dieser gesetzlichen Bestimmung.
7. Dieser Vertrag wird in zwei Ausfertigungen errichtet, von denen der Bund und die ÖBB-Infrastruktur AG je eine erhält.
8. Nachstehende Anlagen sind integrierender Bestandteil dieses Zuschussvertrags:
  - Anlage ./1 Ziele und nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien
  - Anlage ./2 Rahmenplan 2022 – 2027 in Tabellenform
  - Anlage ./3 Übersicht über die Ermittlung der zu leistenden Zuschüsse des Bundes

- Anlage ./4 Zuschüsse des Bundes zur Errichtung des BBT
- Mit Unterschrift unter diesen Vertrag bestätigt die ÖBB-Infrastruktur AG diesen Vertrag und sämtliche eben genannten Anlagen übernommen und deren Inhalt zur Kenntnis genommen zu haben.
9. Der Zuschussvertrag tritt nach Unterfertigung durch sämtliche Vertragspartner mit Wirkung ab 1.1.2022 in Kraft.

Wien, am ... **16. DEZ. 2022**

Für den Bund:

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

i.v. 

Für die ÖBB-Infrastruktur AG:

  
**VD Silvia Angelo**

  
**Dr. Johann Pluy**

  
**J. ENGEL**

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1 Ausgabenwirksames Investitionsvolumen in Millionen Euro.....	12
Tabelle 2 Zahlungen des Bundes in Millionen Euro .....	19
Tabelle 3 Prüfunterlagen.....	29

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

[servicebuero@bmk.gv.at](mailto:servicebuero@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at](http://bmk.gv.at)