

III-323 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXIV. GP



R
H

Der
Rechnungshof

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

Reihe BUND 2012/5

Bericht des Rechnungshofes

Austauschseiten

Nachhaltiger Güterverkehr –
Intermodale Vernetzung

Austauschseite 243

Austauschseite 246

Austauschseite 309

Rechnungshof
GZ 860.130/002-1B1/12



Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

Die auf Bundesebene für intermodalen Güterverkehr eingesetzten Mittel in Höhe von jährlich rd. 400 Mill. EUR (2006–2010) entfielen fast ausschließlich auf die Unterstützung des Schienenverkehrs. Die Wasserstraße hatte im intermodalen Verkehr in Österreich kaum Bedeutung; das Hauptprogramm des Bundes zur Stärkung des Güterverkehrs auf der Wasserstraße Donau trug bislang nicht zur Verkehrsverlagerung bei.

Die wichtigste Maßnahme des BMVIT zur Unterstützung intermodaler Verkehre (Abgeltung von Gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Kombinierten Güterverkehr auf der Schiene) war kaum nachfragestimulierend und damit wenig treffsicher. Vergleichende Analysen zur Kosten–Nutzen–Relation der verschiedenen Maßnahmen fehlten; auch war die Wirksamkeit vieler Maßnahmen hinsichtlich der Verlagerung von Verkehrsströmen auf Schiene und Wasserstraße (und damit hinsichtlich der Erreichung der Verlagerungsziele des Bundes) nicht geklärt.

KURZFASSUNG

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war es, die Strategien und Maßnahmen des Bundes (Förderprogramme, Infrastrukturzuschüsse und ordnungspolitische Begleitmaßnahmen) hinsichtlich ihrer Zweckmäßigkeit zur Erreichung eines nachhaltigen Güterverkehrs zu beurteilen. Im Zentrum stand der aktuelle und potenzielle Beitrag intermodaler Transportketten zu einer Güterbeförderung, die sowohl hinsichtlich der internen als auch der externen Kosten effizient ist. (TZ 1)



Kurzfassung

Transportknotenpunkte – Terminals in Österreich

Terminals stellen Knotenpunkte in inter- und multimodalen Transportsystemen dar, die eine Zugangsmöglichkeit vom Straßengüterverkehr zum Schienengüterverkehr und/oder der Wasserstraße schaffen. (TZ 11)

Österreich verfügte (Ende 2010) mit über 17 Terminals für den UKV, fünf Terminals für die RoLa und vier Hafenterminals flächendeckend über eine adäquate Anzahl an Terminals. Die im Terminalkonzept des Bundes aufgezeigte voraussichtliche Bedarfsentwicklung war mit den im ÖBB-Rahmenplan 2011 bis 2016 vorgesehenen Terminalerweiterungen weitgehend abgedeckt. (TZ 11, 12, 13)

Förderung und Finanzierung des intermodalen Verkehrs – Schwerpunkte und Wirkungen

In Österreich bestanden insgesamt sieben Förderprogramme (bzw. Finanzierungsmaßnahmen), bei denen die Unterstützung intermodaler Verkehre im Zentrum der Maßnahmen stand. Die Unterstützung intermodaler Verkehre erfolgte überwiegend durch das BMVIT bzw. mit Mitteln des BMVIT; daneben führten auch der KLIEN sowie der ERP-Fonds je ein Förderprogramm mit überwiegender intermodaler Komponente durch. (TZ 36)

Darüber hinaus gab es eine Reihe weiterer Förderprogramme, die ebenfalls – wenn auch in weit geringerem Umfang – Intermodalität unterstützen. (TZ 36)

Von den in den Jahren 2006 bis 2010 in Österreich auf Bundesebene für intermodalen Güterverkehr zur Verfügung gestandenen Mitteln in Höhe von jährlich rd. 400 Mill. EUR entfielen

- rd. 82 % auf die Förderung des Betriebs der Eisenbahnverkehrsunternehmen im intermodalen Güterverkehr,
- rd. 14 % auf die Förderung von Anlagen, insbesondere Terminals,
- rd. 4 % auf Innovationsförderungen und
- 0,20 % auf die Wasserstraße Donau (vgl. Anhang-Tabelle 1).

Die Förderungen des Bundes waren fast ausschließlich auf die Schiene gerichtet. (TZ 36)



dass gleiche Inhalte aus verschiedenen Programmen gefördert wurden (TZ 28).

Von den in den Jahren 2006 bis 2010 in Österreich auf Bundesebene für multimodalen Güterverkehr zur Verfügung gestandenen Mitteln in Höhe von jährlich rd. 400 Mill. EUR⁴⁰ entfielen

- rd. 82 % auf die Förderung des Betriebs der Eisenbahnverkehrsunternehmen im intermodalen Güterverkehr (in erster Linie GWL), als Ausgleich von gegenüber dem Straßenverkehr höheren bzw. beim Straßenverkehr von der Allgemeinheit zu tragenden Kosten,
- rd. 14 % auf die Förderung von Anlagen, insbesondere Terminals (mit Schwerpunkt bei der ÖBB-Unternehmensgruppe im Wege des ÖBB-Rahmenplans),
- rd. 4 % auf Innovationsförderungen (im Wesentlichen Innovationsförderprogramm Kombinierter Verkehr) und
- rd. 0,20 % auf die Wasserstraße Donau (vgl. Anhang-Tabelle 1).

36.2 Die Förderungen des Bundes waren fast ausschließlich auf die Schiene gerichtet. Der RH wies darauf hin, dass dies in einem Spannungsverhältnis zur im Regierungsprogramm festgelegten Strategie stand, die beim Verlagerungsziel keine Priorisierung zwischen Schiene und Wasserstraße vornahm.

Der RH gab zu bedenken, dass ein Großteil der Fördermittel in bestehende Strukturen und nur ein relativ geringer Anteil in Forschung und Innovation floss. Er hielt fest, dass die ambitionierten Ziele der EU-Verkehrsstrategie (TZ 8) nur mit weitreichenden technischen Innovationen erreichbar sein werden. Solche Innovationen und technologischen Entwicklungen stellen gleichzeitig einen Faktor für Wirtschaftswachstum und internationale Wettbewerbsfähigkeit dar.

Der RH empfahl dem BMVIT, das Potenzial einer Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich Verlagerung/Effizienz des Verkehrs zu analysieren. In diesem Zusammenhang regte er an, primär konkrete technologische Entwicklungen zu fördern.

⁴⁰ Überwiegend den multimodalen Güterverkehr betreffende Förderprogramme wurden zu 100 % gerechnet, die Programme Marco Polo, Anschlussbahnen und Gefahrgut mit ihrem geschätzten multimodalen Anteil, die Mittel des ÖBB-Rahmenplans mit dem Zuschussanteil des Bundes von 70 % und I2V und 7. Rahmenprogramm nur mit den inmultimodalen Projekten (siehe Anhang Tabelle 1).