



Anschlussbahn- und Terminalförderungen
(ATF)

Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

Tabelle 14: Überblick – I2V Forschungsförderung

Fördergegenstand	Kooperative Forschungs- und Entwicklungsprojekte der Industriellen Forschung und Experimentellen Entwicklung, Konzepte, Begleitstudien/ Forschungsaufträge
Laufzeit des Förderprogrammes, geplante Fördervolumen	1. Jänner 2007 bis 1. Jänner 2010 rd. 20 Mill. EUR
Fördergeber (vergebende Stelle)	BMVIT
abwickelnde Stelle	Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)
durchschnittliche Anzahl der Förderfälle pro Jahr (2007 bis 2010)	ca. 23 (davon ca. 5 multimodal)
durchschnittlich für multimodale Projekte ausbezahlte Mittel pro Jahr, Herkunft der Mittel	rd. 0,20 Mill. EUR Mittel des Bundes
Größenordnung der genehmigten Förderungen	34.000 EUR bis 261.000 EUR
Evaluierung (Jahr)	2011 (in Arbeit)

Quellen: BMVIT und FFG

Das Programm richtete sich primär an Universitäten und Fachhochschulen sowie außeruniversitäre Forschungseinrichtungen und unterstützte die Entwicklung intermodaler Verkehrslösungen. Die Schwerpunkte lagen insbesondere auf:

- der Steuerung von verkehrsträgerübergreifenden Verkehren (z.B. Container-Monitoring, Bereitstellung und Ortung),
- dem intermodalen Güterverkehr (z.B. Liniendienste auf der Donau) und
- der intelligenten Logistik und Umweltverträglichkeit im Gütertransport.

Im Rahmen des Programms wurden bis Ende 2010 ausschließlich Machbarkeitsstudien gefördert. Nur ein geringer Teil der bewilligten Mittel entfiel auf Projekte mit Bezug zum intermodalen Güterverkehr.



Anschlussbahn- und Terminalförderungen
(ATF)

Tabelle 15: Zahlung von I2V Forschungsfördermitteln für intermodale Projekte					
Jahr	2007	2008	2009	2010	Summe 2007 bis 2010
	in Mill. EUR				
Förderung	-	0,30	0,20	0,40	0,80 ¹

¹ Rundungsdifferenzen

Quellen: BMVIT und FFG

Ein Projekt der dritten Ausschreibung (2009) beschäftigte sich mit der Evaluation von Containerliniendiensten auf der Donau. Dieses Projekt war im März 2011 noch nicht abgeschlossen.

Der RH stellte fest, dass die Ziele und die Projektbeschreibung dieser im Rahmen des Programms I2V geförderten Studie sich mit Zielen und Beschreibungen von Projekten, welche im Rahmen des Pilotprogramms Wasserstraße Donau (TZ 29) gefördert wurden, überschneiden. Eine Abstimmung zwischen den Verantwortlichen dieser beiden Programme fand nicht statt.

28.2 Der RH wies auf das Risiko hin, dass gleiche Inhalte aus verschiedenen Programmen ohne Abstimmung gefördert werden. Der RH empfahl dem BMVIT, hinkünftig auf die Abstimmung zwischen den Programmen zu achten, um Parallelförderungen zu vermeiden.

28.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT werde das Risiko, dass gleiche Inhalte aus unterschiedlichen Programmen ohne Abstimmung gefördert werden, schon deshalb minimiert, weil bereits die unterschiedlichen Zielsetzungen und Wirkungskorridore der einzelnen Instrumente keine Überschneidungen bzw. Doppelgleisigkeiten zulassen würden.*

Die I2V Forschungsförderung habe als Konzept einen analytischen und aufbereitenden Charakter und könne somit als Grundlage für weiterführende Projekte genutzt werden, während sich im Rahmen des Pilotprogramms Wasserstraße Donau (via donau) geförderte Projekte mit konkreten Geschäftsfällen für neue intermodale Verkehre auf der Donau beschäftigen würden. Das BMVIT teilte weiters mit, dass hinkünftig ein Informationsaustausch zwischen der via donau und der I2V Abwicklungsstelle im BMVIT stattfinden werde.



Anschlussbahn- und Terminalförderungen
(ATF)

BMVIT

Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

Pilotprogramm
Wasserstraße Donau

29.1 Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick hinsichtlich des Gebä-
rungsvolumens des Pilotprogramms Wasserstraße Donau:

Tabelle 16: Überblick – Pilotprogramm Wasserstraße Donau	
Fördergegenstand	<ul style="list-style-type: none"> – Aufbau von intermodalen Liniendiensten (Schiffsverkehr mit regulärem Fahrplan) im Güterverkehr auf der Donau und – Studien und Konzepte, die der Vorbereitung von intermodalen Liniendiensten auf der Donau dienen
Laufzeit des Förderprogramms, geplantes Fördervolumen	2007 bis 2013 6 Mill. EUR (laut EU Notifizierung)
Fördergeber (vergebende Stelle)	BMVIT
abwickelnde Stelle	via donau
durchschnittliche Anzahl der Förderfälle pro Jahr (2006 bis 2010)	1
durchschnittlich ausbezahlte Mittel pro Jahr, Herkunft der Mittel	0,00 Mill. EUR Mittel des Bundes
Größenordnung der genehmigten Förderungen	10.000 EUR bis 50.000 EUR
Evaluierung	keine Evaluierung erfolgt

Quellen: BMVIT und via donau

Ziel des Pilotprogramms zur Entwicklung von intermodalem Verkehr und zur Förderung von Projekten im Kombinierten Verkehr auf der Wasserstraße Donau war es, das Transportaufkommen der Binnenschifffahrt im Donaukorridor nachhaltig zu steigern und damit einen Beitrag zur umwelt- und sozialverträglichen Bewältigung der enormen Verkehrszuwächse insbesondere im Straßengüterverkehr sowie zur ökonomischen Weiterentwicklung und Integration der Donauregion zu leisten.

Gefördert wurden:

- Projekte, welche den Aufbau von intermodalen Liniendiensten (Schiffsverkehr mit regulärem Fahrplan) im Güterverkehr auf der Donau zum Gegenstand hatten, wobei jeder mindestens 25 km transportierte 20-Fuß-Container mit 18 EUR gefördert wurde sowie
- Studien und Konzepte, die der Vorbereitung von intermodalen Liniendiensten im Güterverkehr auf der Donau dienten, wobei bei diesen höchstens 50 % der Projektkosten gefördert wurden.

Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF)

Die erste Periode des Förderprogramms lief vom Jahr 2001 bis zum Jahr 2005. In dieser Periode kam es zu keiner Auszahlung von Fördermitteln.

Im Jahr 2008 notifizierte das BMVIT die Verlängerung des Programms bei der Europäischen Kommission. In einer von der via donau verfassten Begründung zur Notifizierung war ausgeführt, dass der Zeitpunkt für die erste Periode des Pilotprogramms zu früh war, aber nun aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen auf der Donau „der richtige Zeitpunkt für eine zweite Programmperiode gekommen war“. In den Unterlagen zur Notifizierung und den Richtlinien des Programms ging man von einem jährlichen Förderbudget von rd. 1 Mill. EUR aus. Die Verlängerung des Programms erfolgte rückwirkend zum 1. Juli 2007 bis zum 30. Juni 2013.

Bis zum Anfang des Jahres 2009 gab es keine Förderansuchen. Im Jahr 2010 genehmigte das BMVIT die Förderung von drei Studien, die sich mit der Wirtschaftlichkeit des Transports von Gütern auf der Donau (insbesondere der Wirtschaftlichkeit von Liniendiensten) beschäftigen. Bis März 2011 war eines der Projekte abgeschlossen; das BMVIT hatte bis zu diesem Zeitpunkt 10.000 EUR an Fördermitteln ausbezahlt. Laut der Förderrichtlinie des Programms wäre eine Zwischenevaluierung 2,5 Jahre nach Programmbeginn, also Anfang des Jahres 2010, durchzuführen gewesen, um die Zielerreichung zu überprüfen. Diese fand nicht statt.

- 29.2 Der RH hielt fest, dass das Pilotprogramm Wasserstraße Donau das Hauptprogramm des Bundes zur Stärkung des (intermodalen) Güterverkehrs auf der Wasserstraße Donau darstellte. Während der Bund für die GWL im Schienengüterverkehr im Prüfungszeitraum (2006 bis 2010) rd. 583 Mill. EUR (siehe TZ 14) aufwendete, waren für das Pilotprogramm Wasserstraße Donau – mangels Förderansuchen – nach rund sieben Jahren Laufzeit erst rd. 10.000 EUR ausbezahlt.

Der RH merkte an, dass in den Strategiepapieren der Bundesregierung und des BMVIT der Verlagerung von Güterverkehr von der Straße zur Schiene und zur Wasserstraße Donau hohe Priorität beigemessen wird. Nach den Feststellungen des RH stagnierte der Verkehrsträger Wasserstraße auf einem sehr niedrigen Ausgangsniveau (TZ 4). Das Ziel war damit im Hinblick auf die Wasserstraße Donau nicht erreicht. Umso mehr kritisierte der RH, dass keine Evaluierung des Programms vorgenommen wurde, obwohl diese einerseits in der Förderrichtlinie vorgesehen war und andererseits auch zweckmäßig gewesen wäre, um die Gründe für die Nicht-Inanspruchnahme des Programms festzustellen.



Anschlussbahn- und Terminalförderungen
(ATF)

BMVIT

Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

Der RH empfahl dem BMVIT, eine Evaluierung des Programms vorzunehmen, um zu klären,

- inwieweit auf der Wasserstraße Donau ein Potenzial für einen wirtschaftlich sinnvollen intermodalen Verkehr besteht und
- aus welchen Gründen das Förderprogramm nicht angenommen wurde

und damit eine Grundlage für eine wirksame Förderung des Güterverkehrs auf der Donau zu schaffen.

29.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT werde die via donau im Einvernehmen mit dem BMVIT (Oberste Schifffahrtsbehörde) im 1. Quartal 2012 eine Evaluierung des Förderprogramms beauftragen.*

29.4 Der RH erachtete es für zweckmäßig, dass im 1. Quartal 2012 eine Evaluierung des Förderprogramms vorgesehen ist.

Ordnungspolitische
Maßnahmen für den
intermodalen Verkehr

Erleichterung bei Fahrbeschränkungen

30.1 Zur Förderung des intermodalen Güterverkehrs, vorwiegend zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene, wurden folgende gesetzliche Begleitmaßnahmen getroffen:

- Im Vor- und Nachlauf des intermodalen Verkehrs zum nächstgelegenen Bahnhof kann das Gesamtgewicht von LKW, das gewöhnlich mit 40 t begrenzt ist, 44 t betragen.
- Genehmigungsfreistellungen für die Benützung festgelegter Straßenkorridore im Vor- und Nachlauf zur RoLa bzw. für Be- und Entladetätigkeiten in einem bestimmten Umkreis eines Bahnhofs.
- Befreiung von Wochenend- und Feiertagsfahrverboten bei Fahrten, die ausschließlich im Rahmen des intermodalen Verkehrs innerhalb eines Umkreises von 65 km Luftlinie um Terminals stattfinden.
- Zusätzliche Transportgenehmigungen an Nicht-EU-Staaten, wenn deren LKW die RoLa benützen, und Anerkennung der Zeit als Ruhezeit, die ein LKW-Lenker dabei im Zug verbringt.

Die Evaluierungsstudie zu den GWL-Abgeltungen (TZ 17) zeigte, dass ordnungspolitische Begleitmaßnahmen einen wichtigen Anreiz für die Inanspruchnahme der RoLa darstellten. Es befanden sich darüber

Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF)

hinaus zur Zeit der Gebarungsüberprüfung zwei Studien zu den Wirkungen dieser Begleitmaßnahmen in Ausarbeitung, die das BMVIT in Auftrag gegeben hatte.

- 30.2 Der RH wertete diese Unterstützung für einen Verkehrsträgerwechsel zusätzlich zu den bereits vorhandenen Förderprogrammen als zweckmäßige Maßnahme.

Kfz-Steuerbegünstigung

- 31.1 Als Anreiz für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene sah das KfzStG für solche in Österreich zugelassene LKW, die ausschließlich im Vor- und Nachlauf für die Güterbeförderung (Container, Sattelaufleger, LKW-Anhänger) auf der Schiene verwendet wurden, eine Befreiung von der Kfz-Steuer vor.

Weiters sah es für LKW je Fahrt mit der RoLa (auch unbeladen) eine 15 %-ige Reduktion der Kfz-Steuer (in Summe maximal bis zu einer vollständigen Steuerbefreiung) vor.

Die Gesamthöhe dieser Kfz-Steuerbegünstigungen (Einnahmenentfall) war im BMVIT und im BMF nicht bekannt. Evaluierungen zur Wirksamkeit dieser Maßnahme lagen nicht vor.

- 31.2 Der RH wies darauf hin, dass die Nichterfassung der Steuerausfälle und die fehlende Evaluierung eine Beurteilung der Kosten und Wirksamkeit (Beitrag zur Verlagerung von Verkehrsleistungen) diese steuerlichen Maßnahmen nicht zuließen.

Der RH empfahl dem BMVIT im Zusammenwirken mit dem BMF, den Umfang der Kfz-Steuerbegünstigung (Steuerausfälle) zu erheben und zu prüfen, ob der Mitteleinsatz in einem angemessenen Verhältnis zu den erreichten Wirkungen der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene steht.

- 31.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT bedürfte es eines umfassenden Ansatzes, der im Sinne eines Maßnahmenbündels u.a. auch steuerliche Teilmaßnahmen umfasst. Eine isolierte Bewertung und Evaluierung von einzelnen Teilmaßnahmen sei im Sinne der gesamthaften Wirkung des genannten Maßnahmenbündels nur sehr beschränkt zielführend.*

Laut Stellungnahme des BMF sei es nicht möglich, den Entfall an Kraftfahrzeugsteuer aufgrund einer Steuerbefreiung zu ermitteln. Die Aufnahme auch aller steuerbefreiten Kfz in die Kfz-Steuererklärung würde



Anschlussbahn- und Terminalförderungen
(ATF)

BMVIT

Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

nur statistischen Zwecken dienen, nicht aber der Sicherung des Kfz-Steueraufkommens. Die Höhe der Ermäßigung sei zwar in der Kfz-Steuererklärung anzugeben, da jedoch diese nicht in einem elektronischen Verfahren erfasst wird, kann der Ausfall an Kfz-Steuer nicht bzw. nur mit einem nicht vertretbaren Verwaltungsaufwand ermittelt werden. Vom BMF werde eine Evaluierung in einer gesamthaften Betrachtung grundsätzlich begrüßt. Es wies aber aufgrund der zahlreichen Einflussfaktoren auf deren Komplexität hin.

- 31.4 Der RH entgegnete dem BMF, es wären geeignete Erfassungsmaßnahmen vorzusehen, um beurteilen zu können, ob der Mitteleinsatz in einem angemessenen Verhältnis zu den erreichten Wirkungen steht.

Förderprogramme der EU

Allgemeines

- 32 Spezielle Programme der EU zur Förderung des multimodalen Verkehrs bestanden nicht. Es gab allerdings eine Reihe von Förderschienen, die – unter anderem – auch den multimodalen Verkehr unterstützten:
- Programm Marco Polo als EU-Programm zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf Schiene oder Wasser (siehe TZ 33).
 - Programme der regionalen Zusammenarbeit und Entwicklung im Rahmen des Strukturfonds-Programms für regionale Entwicklung und Zusammenarbeit (ERRE) sowie
 - Programme zu Forschung und Innovation (6. und 7. Rahmenprogramm zur Europäischen Forschung, technologischen Entwicklung und Demonstration).

Die EU erachtete auch die Förderung der (zur Straße) alternativen Verkehrsträger – wie TEN-Achsen oder die Förderung der Schifffahrt an sich – als Mittel zur Erreichung ihrer strategischen Ziele.

Programm Marco Polo

- 33.1 Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick hinsichtlich des Gebäudungsvolumens des Förderprogramms Marco Polo:



Förderprogramme der EU

Tabelle 17: Überblick – Programm Marco Polo	
Fördergegenstand	Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Straße
Laufzeit des Förderprogramms, geplantes Fördervolumen	2007 bis 2013 450 Mill. EUR EU–weit
Fördergeber (vergebende Stelle)	Europäische Kommission
abwickelnde Stelle	Exekutivagentur für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation in Brüssel
durchschnittliche Anzahl der Förderfälle mit österreichischer Beteiligung pro Jahr (2006 bis 2010)	2,60
durchschnittlich ausbezahlte Mittel pro Jahr, Herkunft der Mittel	340.000 EUR ¹ Österreich-Anteil EU–Mittel
Größenordnung der Förderprojekte	120.000 EUR bis 1,58 Mill. EUR ²
Evaluierung erfolgt (Jahr)	jährlich

¹ Die tatsächlichen Auszahlungen liegen bei der abwickelnden Exekutivagentur in Brüssel auf. Das BMVIT verfügte lediglich über die genehmigten Planwerte sowie die Prozentsätze der tatsächlichen Verlagerung in tkm laut Controlling-Bericht 2010. Die durchschnittlich ausbezahlten Mittel wurden auf Basis der (geringeren) tatsächlich umgesetzten tkm aus den genehmigten Planwerten hochgerechnet.

² Genehmigte Planwerte der Projekte. Weitere Erläuterungen siehe FN 1

Quelle: Europäische Kommission

Marco Polo ist ein zu 100 % durch die EU finanziertes Programm. Es wurde 2003 eingerichtet (Marco Polo I, 2003 bis 2006) und 2007 fortgesetzt (Marco Polo II, 2007 bis 2013). Für die zweite Periode stand EU–weit ein Budget von 450 Mill. EUR – somit rd. 65 Mill. EUR p.a. – zur Verfügung.

Der von der gesamten Fördersumme auf die österreichischen Teilnehmer entfallende Förderanteil betrug 2006 bis 2010 7,66 Mill. EUR.

Das Programm förderte im Wesentlichen die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße weg auf andere Verkehrsträger, wobei die Intermodalität keinen notwendigen Faktor darstellte, weil auch eine unimodale Verlagerung von der Straße weg das Ziel erfüllte. Die Förderung sollte die Anfangsverluste in der Einführungs- und Aufbauphase der Verlagerungsmaßnahmen ausgleichen.

In der folgenden Tabelle sind die für die österreichischen Projektteilnehmer vorgesehenen Förderungen aus dem Programm Marco Polo, die Anzahl der jährlich geförderten Projekte mit österreichischer Beteiligung, die durch die Projekte erwartete Verlagerung von Güterverkehr in tkm sowie die bisher tatsächlich erreichte Verlagerung dargestellt.

Tabelle 18: Österreichischer Anteil Programm Marco Polo				
	Betrag ¹ in Mill. EUR	Anzahl Projekte	Geplante Verlagerung in Mill. tkm	Erzielte Verlagerung in %
2006	0,12	1	269	71
2007	1,68	3	1.813	38
2008	0,83	2	1.163	11
2009	2,72	5	2.371	5
2010	2,31	2	1.168	–
Summe	7,66	13	6.784	

¹ Jeweils Summe der beim Call des Vorjahres genehmigten Projekte. Die genauen Auszahlungsdaten liegen — weil die Förderung direkt durch die Europäische Kommission erfolgt — nicht vor.

Quelle: Evaluation gemäß Report der Abwicklungsstelle

Die geförderten Projekte wiesen einen abnehmenden Erfolg auf. Zwar waren nur die Projekte aus 2006 und 2007 zur Gänze abgeschlossen, doch zeigten die Controlling-Unterlagen der die Förderung abwickelnden Exekutivagentur bei späteren Projekten bereits geringere Erfolge. Auch die früheren Projekte (seit 2003) hatten eine Erfolgsrate von lediglich knapp über 50 % der geplanten Verlagerung (in tkm) aufgewiesen.

Aufgrund der Bindung der EU-Finanzierung an die Erreichung der Verlagerungsziele reduzierten sich die tatsächlichen Förderzahlungen entsprechend. Auf die jährlichen Calls (Aufrufe zur Einreichung von Projekten) meldeten sich regelmäßig mehr Förderwerber als finanziert werden konnten.

- 33.2 Der RH wies darauf hin, dass der Verlagerungserfolg des Programms hinter den Planungen und Zielen zurückblieb. Dies bedeutete auch, dass Programmmittel für genehmigte Förderungen, die nicht zur Gänze in Anspruch genommen wurden, blockiert wurden; Bewerber für weitere Projekte mussten deshalb abgelehnt bzw. zurückgestellt werden.

Der RH empfahl dem BMVIT im Sinne eines möglichst effektiven Mitteleinsatzes, auf EU-Ebene auf eine Neuausrichtung des Programms hinzuwirken. Dazu sollte das BMVIT darauf dringen, dass das Auswahlverfahren analysiert sowie überprüft wird, ob die Höhe der Förderung geeignet ist, den angestrebten Ausgleich der Anlaufkosten der Verlagerungsmaßnahmen zu erreichen.

Förderprogramme der EU

- 33.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT habe Österreich auf die Weiterführung des EU-Förderprogramms Marco Polo II auch nach dessen Auslaufen gedrängt. Es wies jedoch darauf hin, dass ein neues Programm nur von der Kommission vorgeschlagen werden könne.*

Hinsichtlich des Hinwirkens von Österreich auf die Analyse des Auswahlverfahrens und der Überprüfung der Eignung der Förderhöhe wies das BMVIT darauf hin, dass gemäß Artikel 9 der Marco Polo Verordnung die Kommission die eingereichten Projekte bewerte. Die Höhe der Förderung werde zwischen Kommission und Förderwerber ausgehandelt (Artikel 5 der Verordnung). Die Mitgliedstaaten würden nur über die ausgewählten Projekte unterrichtet.

- 33.4 Der RH erachtete es für zweckmäßig, dass das BMVIT im Gespräch mit den zuständigen Kommissionsstellen eine Qualitätsverbesserung des Beurteilungsverfahrens anstrebt, weil eine treffgenauere Projektbeurteilung durch die Kommission im Interesse aller am Programm Marco Polo Beteiligten liegt.

Strukturfonds-Programme für regionale Entwicklung und Zusammenarbeit (EFRE)

- 34.1 Einige wenige Strukturfonds-Programme der Periode 2007 bis 2013 förderten Projekte, die zumindest zum Teil auch dem multimodalen Güterverkehr dienten. Es waren dies im Wesentlichen folgende grenzübergreifende Projekte (d.h. jeweils mehrere Projektpartner in verschiedenen Mitgliedstaaten).

Tabelle 19: EFRE: kofinanzierte Projekte ¹ – budgetierte Gesamtkosten			
Programm	Projekte	in Mill. EUR	Anmerkung
Interreg IV	Hafenprojekt	1,23	Betrag für österreichische Projektpartner
Alpine Space	TRANSITECTS ²	3,21	Gesamtmittel aller Projektpartner
Central Europe	Baltic-Adriatic Transport Cooperation (BATCO) ³	3,72	Gesamtmittel aller Projektpartner
South-East-Europe	WATERMODE ⁴	3,19	Gesamtmittel aller Projektpartner

¹ kofinanziert durch EU (EFRE), Bund, Länder und teilweise private Mittel

² Untersuchung von Möglichkeiten zur Verlagerung des Alpen querenden Verkehrs auf die Schiene

³ Untersuchung der Möglichkeiten des intermodalen Güterverkehrs zwischen dem Baltikum und der Adria

⁴ Förderung des intermodalen Gütertransports im Balkanraum unter Nutzung der Wasserstraßen

Quellen: BKA, Ämter der Niederösterreichischen und Salzburger Landesregierung, Magistrat der Stadt Wien

Für diese Projekte fielen noch keine nennenswerten Förderzahlungen an.

Da unterschiedliche Verwaltungsbehörden die Förderungen für die verschiedenen Programme genehmigten (Amt der Salzburger Landesregierung, Magistrat der Stadt Wien, ungarische Behörde), bestand auf Bundesebene keine zentrale Behörde, die einen Überblick über zumindest die thematisch zusammenhängenden Förderprojekte besaß. Projektbeschreibungen zu den Projekten TRANSITECTS, BATCO und WATERMODE waren wenig präzise ausgestaltet, so dass Überschneidungen zwischen diesen Projekten sowie zu anderen Förderprojekten des BMVIT nicht auszuschließen waren.

34.2 Der RH wies auf die fehlende zentrale Übersicht des BMVIT über die mit multimodalem Güterverkehr zusammenhängenden Strukturfondsprojekte hin. Dies erhöhte für das BMVIT das Risiko, Fördermaßnahmen auf Basis unzureichender Informationen zu setzen und damit deren Treffsicherheit zu vermindern.

Der RH empfahl dem BMVIT darauf zu dringen, dass die jeweiligen nationalen Verwaltungsbehörden die Daten von thematisch zum multimodalen Verkehr gehörenden Projekten dem BMVIT melden. Dadurch könnte es allfällige Überschneidungen identifizieren und verhindern sowie einen Überblick über die gesamte Förderung in diesem Bereich gewinnen.

34.3 Laut Stellungnahme des BMVIT seien die finanziellen Aufwendungen österreichischer Partner sowie des BMVIT für Strukturprojekte üblicherweise in einem überschaubaren finanziellen Rahmen. Inhaltliche

Förderprogramme der EU

Doppelgleisigkeiten würden bereits durch das Auswahlverfahren ausgeschlossen – die zuständige Verwaltungsbehörde der EU genehmigte die Projekte bei gleichzeitiger Evaluierung aller bei einem Call eingereichten Projekte. Inhaltlich ähnliche Projekte würden, wenn überhaupt, nur mit der Auflage einer gegenseitigen Abstimmung genehmigt.

- 34.4 Der RH entgegnete, dass nicht alle Strukturfondsprogramme von einer einheitlichen Verwaltungsbehörde abgewickelt wurden. Daher sind Doppelgleisigkeiten zwischen Projekten verschiedener Förderprogramme nicht allein durch die seitens der EU-Verwaltungsbehörden vorgenommenen Prüfungen auszuschließen.

Projekt CREAM aus dem 6. EU-Rahmenprogramm

- 35.1 Das Projekt wurde im Rahmen des 6. EU-Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration finanziert (ausschließlich EU-Mittel). Es förderte Innovationen im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs im Korridor zwischen den Beneluxstaaten und Griechenland (bzw. der Türkei). Die Europäische Kommission bewilligte für die RCA AG³⁸, die eine technische Innovation für die Entwicklung eines Systems zum Verladen von nicht kranbaren Sattelauflegern erarbeitete, eine Förderung in Höhe von 1,80 Mill. EUR. Angaben über die tatsächlichen Zahlungen lagen im BMVIT nicht auf.

- 35.2 Nach Ansicht des RH war die Förderung dieser technischen Neuerung geeignet, neues Potenzial innerhalb des Güterverkehrs für die Schiene zu erschließen, weil damit ansonsten nicht auf der Schiene transportierbare Anhänger verladen werden können.

Zusammenfassung Förderung des multimodalen Verkehrs

Förderschwerpunkte

- 36.1 In Österreich bestanden insgesamt sieben Förderprogramme (bzw. Finanzierungsmaßnahmen), bei denen die Unterstützung intermodaler Verkehre im Zentrum der Maßnahmen stand.³⁹ 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.

Darüber hinaus gab es eine Reihe weiterer Förderprogramme, die ebenfalls – wenn auch in weit geringerem Umfang – Intermodalität unterstützen (siehe Anhang-Tabelle 1). In einigen Fällen bestand das Risiko,

³⁸ RCA AG (1,53 Mill. EUR) und Intercontainer Austria GesmbH (0,27 Mill. EUR)

³⁹ siehe Kenndaten Intermodale Vernetzung

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 Kombinierte 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 multimodalen Projekten (siehe Anhang Tabelle 1).

Zusammenfassung Förderung des multimodalen Verkehrs

36.3 Laut Stellungnahme des BMVIT habe die Programmlinie I2V seit Beginn der Laufzeit als Schwerpunkt die Förderung von kooperativen Projekten industrieller Forschung und experimenteller Entwicklung.

Das BMVIT werde der Empfehlung betreffend einer Analyse zum Potenzial der Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich Verlagerung/Effizienz des Verkehrs gerne nachkommen.

Evaluierungsergebnisse – Wirkung der Maßnahmen

37.1 Evaluierungen lagen für fast 100 % der eingesetzten Fördermittel vor. Bei zwei Förderprogrammen (Pilotprogramm Wasserstraße Donau und I2V Forschungsförderung) waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung keine Evaluierungen vorhanden, wobei eine Evaluierung für das Programm I2V Forschungsförderung im Jahr 2011 erstellt wird. Diese beiden Programme waren von der Höhe der ausbezahlten Förderbeträge jedoch von untergeordneter Bedeutung (zur Problematik des Pilotprogramms Wasserstraße Donau siehe TZ 29).

Die Evaluierungen und Analysen zeigten folgende Schwachstellen in den bestehenden Förderprogrammen:

- Das Fördersystem im UKV präsentierte sich kaum nachfragestimulierend.
- Die Abgeltungen flossen teilweise in Transportsegmente, die ohnehin eine starke Affinität im UKV aufwiesen (z.B. schwere und überschwere Sendungen, Verkehre von und zu Seehäfen (maritime Verkehre) sowie Ganzzugsverkehre im Transitbereich.
- Eine Forcierung von Projekten, die neue Technologien und Systeme betreffen, ist anzustreben, weil diese eine besonders hohe Effizienz hinsichtlich Verkehrsverlagerung und damit Emissionsvermeidung aufweisen.

Es lag keine gesamthafte Analyse vor, wie die Maßnahmen des Bundes hinsichtlich des Verlagerungsziels von der Straße zur Schiene und Wasserstraße und insbesondere auch der Zielsetzung einer sinnvollen intermodalen Verknüpfung wirkten (TZ 10) – unter Berücksichtigung sowohl der Wirkungen der Förderprogramme und Infrastrukturzuschüsse als auch der ordnungspolitischen Maßnahmen einschließlich Steuererleichterungen. Auch setzten nur wenige Einzelprogramm-Evaluierungen (z.B. zum Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr sowie Anschlussbahn- und Terminalförderung des KLIEN) die eingesetzten Mittel explizit in Relation zu den verkehrspolitischen Ziel-

setzungen (insbesondere Verlagerungsziel und Ziel der CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich – TZ 8 und 10).

- 37.2 Der RH erachtete es als positiv, dass nahezu 100 % der eingesetzten Fördermittel durch Evaluierungen abgedeckt waren. Er wies jedoch darauf hin, dass eine Gesamtanalyse der Wirksamkeit der Maßnahmen des Bundes in Bezug auf seine Zielsetzungen nicht vorlag.

Der RH empfahl dem BMVIT, die verschiedenen Maßnahmen (Förderprogramme, Infrastrukturzuschüsse und ordnungspolitische Maßnahmen einschließlich Steuererleichterungen) übergreifend zu analysieren und hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Relationen zu vergleichen. Er war der Ansicht, dass ein Abschätzen der jeweiligen Verlagerungswirkung je eingesetztem Euro an Bundesmitteln (Förderungen und Steuerausfälle) – welche zum Zeitpunkt der Gebarungsüberprüfung nicht bekannt war – für die verschiedenen Maßnahmen zu einem treffsicheren Einsatz der Bundesmittel beitragen könnte.

- 37.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei eine isolierte Bewertung und Evaluierung sowie ein Vergleich von einzelnen Teilmaßnahmen nur beschränkt zielführend. Aus Sicht des BMVIT könne es lediglich versuchen, die nötigen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zu schaffen. Dies erfolge durch ein Bündel von Maßnahmen, die nur gesamthaft die verkehrspolitisch angestrebte Wirkung entfalten können. Die Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr erfolge primär seitens der Wirtschaft und sei erheblich von anderen externen Faktoren abhängig.*

- 37.4 Der RH stellte klar, dass seine Empfehlung, eine übergreifende Analyse der verschiedenen Fördermaßnahmen vorzunehmen, nicht im Sinne einer isolierten Betrachtung zu verstehen ist; dem RH fehlte eine gesamthafte Analyse der Wirkungen der Maßnahmen des Bundes hinsichtlich des Verlagerungsziels (Abschätzen der Verlagerungswirkung je eingesetztem Euro für die verschiedenen Maßnahmen und insbesondere auch hinsichtlich der Zielsetzung einer sinnvollen intermodalen Verknüpfung).

Umfeldentwicklung
und Ausblick

- 38.1 Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung zeichneten sich Umfeldentwicklungen ab, die der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger tendenziell widersprachen und insbesondere eine rückläufige Entwicklung des österreichischen Schienengüterverkehrsanteils am Modal Split bewirken könnten.

Auf EU-Ebene existierten Initiativen zur EU-weiten Zulassung von überschweren (bis 60 t) und/oder überlangen Lastkraftfahrzeugen (bis 25,25 m Länge), in weiterer Folge kurz als Gigaliner bezeichnet.

Zusammenfassung Förderung des multimodalen Verkehrs

Zahlreiche von der EU beauftragte Studien ließen bislang keine klaren Rückschlüsse auf die Zweckmäßigkeit von Gigalinern zu. Die Republik Österreich sprach sich – wie auch sieben weitere EU-Mitgliedstaaten und die Schweiz auf europäischer Ebene – wiederholt gegen die Zulassung von Gigalinern aus.

Für die Einführung von Gigalinern führten die Befürworter ins Treffen, dass

- bei gleichbleibender bzw. einer leicht gesteigerten Verkehrsleistung (+ 1 %) die auf der Straße gefahrenen Fahrzeugkilometer zwischen 2,30 % und 12,90 % gesenkt werden könnten (die Werte differierten je nach Studie) und
- damit positive Umwelteffekte (Reduktion von Lärm, CO₂ und Stau-gefahr)
- und eine Verringerung der internen Kosten des Straßengüterverkehrs (vor allem Produktionskosten) von bis zu 25 % in Aussicht stünden.

Die vom BMVIT beauftragten Studien wiesen darauf hin, dass

- es durch die Senkung der internen Kosten des Straßengüterverkehrs zu massiven Rückverlagerungen von der Schiene auf die Straße käme,
- Anpassungen der Straßeninfrastruktur notwendig wären (bauliche Adaptierungen, kürzere Instandhaltungszyklen),
- die verkehrsbedingten Umweltbelastungen in Österreich zunehmen würden, da Güterverkehre mittels LKW um bis zu elfmal umweltbelastender abgewickelt würden als Gütertransporte mit der Bahn und
- von einem höheren Unfallrisiko auszugehen wäre (längere Überholwege, wachsende Unfallhäufigkeit und -schwere).

38.2 Der RH wies darauf hin, dass mit der Zulassung von Gigalinern die internen Kosten des Straßengüterverkehrs gesenkt und die vom Steuerzahler zu tragenden externen Kosten tendenziell erhöht würden. Die Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzung der Verkehrsverlagerung von der Straße zur Schiene wäre damit erschwert.



Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

39 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

BMVIT

(1) Die verschiedenen Maßnahmen (Förderprogramme, Infrastrukturzuschüsse und ordnungspolitische Maßnahmen einschließlich Steuererleichterungen) wären übergreifend zu analysieren und hinsichtlich ihrer Kosten–Nutzen–Relationen zu vergleichen. Durch das Abschätzen der jeweiligen Verlagerungswirkung je eingesetzten Euro an Bundesmitteln (Förderungen und Steuerausfälle) für die verschiedenen Maßnahmen könnte ein treffsicherer Einsatz der Bundesmittel erreicht werden. (TZ 37)

(2) Überprüfbare Wirkungsziele für die Verkehrsverlagerung wären im Sinne der wirkungsorientierten Haushaltsführung festzulegen. (TZ 10)

(3) Die Vorbedingungen eines wirtschaftlichen intermodalen Güterverkehrs wären bei der Gewährung von Förderungen und Zuschüssen zu beachten, weil der administrative und zeitliche Aufwand des Umschlags sowie die Kosten für Infrastruktur und Betrieb von Terminals nur dann den intermodalen Verkehr zweckmäßig bzw. in Relation zum erwarteten Nutzen wirtschaftlich machen können, wenn

- ein unimodaler Transport mit Bahn oder Schiff mangels entsprechender Anbindung nicht möglich ist;
- der Hauptlauf auf der Bahn bzw. auf dem Schiff eine gewisse Mindestdistanz (rd. 300 km) erreicht, so dass der notwendige Warenumschlag zeitlich und kostenmäßig nicht ins Gewicht fällt;
- eine regelmäßige Verkehrsleistung auf der betreffenden Relation nachgefragt wird, so dass sich die Investitionen in Umschlagsanlagen rentieren können. (TZ 7)

(4) Die Terminalsituation in Österreich wäre in periodischen Abständen (etwa alle zwei Jahre) auf allfällige Über- und Unterkapazitäten zu untersuchen und der ÖBB–Rahmenplan sowie die Förderprogramme wären so anzupassen, dass bedarfsgerechte Terminalkapazitäten bereitstehen und adäquate Anreize zur Nutzung multimodaler Terminals gesetzt werden. (TZ 13, 25)

**Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen**

(5) Bei der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Güterverkehr wäre die Datenerhebung bei den Privatbahnen mit derselben Qualität vorzunehmen wie bei der RCA AG. (TZ 15)

(6) Künftig wären nur jene Verbindungen der Rollenden Landstraße mit Abgeltungen aus gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu fördern, wo die mit der Verkehrsverlagerung erzielten Vorteile (z.B. Umweltentlastung, Stauvermeidung) in einem angemessenen Verhältnis zu den eingesetzten öffentlichen Mitteln stehen. (TZ 16)

(7) Anlässlich der EU-rechtlich gebotenen Neukonzeption des Systems der Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Güterverkehr wäre auf eine deutliche Erhöhung der Treffsicherheit hinsichtlich ihrer Verlagerungswirkung zu achten, d.h. die Förderungen bzw. Beihilfen wären – unter Bedachtnahme auf eine effiziente Leistungserbringung der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen –

- auf jene Transportsegmente zu fokussieren, die ein stark preiselastisches Nachfrageverhalten zeigen, um einen größtmöglichen Verlagerungseffekt zu erzielen, und
- auf solche Transportdistanzen und/oder Strecken-Korridore zu beschränken, wo der Nutzen der Verkehrsverlagerung (Umweltentlastung, Stauvermeidung) in einem angemessenen Verhältnis zu den dafür eingesetzten Mitteln steht. (TZ 17) Bei der Neugestaltung des Abgeltungssystems wäre die notwendige Information der Europäischen Kommission konsequent durchzuführen sowie die Ausgleichsleistungen transparent und nachvollziehbar zu ermitteln und offenzulegen. (TZ 9, 15, 18)

(8) Die Förderbeträge der Anschlussbahn- und Terminalförderung des BMVIT wären ohne Umsatzsteuer zu verrechnen und auszu zahlen. (TZ 24)

(9) Hinkünftig wäre auf die Abstimmung zwischen den Förderprogrammen im BMVIT zu achten, um Parallelförderungen zu vermeiden. (TZ 28)

(10) Beim Pilotprogramm Wasserstraße Donau wäre eine Evaluierung des Programms vorzunehmen, um zu klären,

- inwieweit auf der Wasserstraße Donau ein Potenzial für einen wirtschaftlich sinnvollen intermodalen Verkehr besteht und



Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen

BMVIT

Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

- aus welchen Gründen das Förderprogramm nicht angenommen wurde

und damit eine Grundlage für eine wirksame Förderung des Güterverkehrs auf der Donau zu schaffen. (TZ 29)

(11) Im Sinne eines möglichst effektiven Mitteleinsatzes sollte das BMVIT auf EU-Ebene auf eine Neuausrichtung des Programms Marco Polo hinwirken. Dazu wäre darauf zu dringen, dass das Auswahlverfahren analysiert sowie überprüft wird, ob die Höhe der Förderung geeignet ist, den angestrebten Ausgleich der Anlaufkosten der Verlagerungsmaßnahmen zu erreichen. Das BMVIT sollte darauf dringen, dass die jeweiligen nationalen Verwaltungsbehörden die Daten von thematisch zum multimodalen Verkehr gehörenden Projekten dem BMVIT melden. Dadurch könnte es allfällige Überschneidungen identifizieren und verhindern sowie einen Überblick über die gesamte Förderung in diesem Bereich gewinnen. (TZ 33)

(12) Das Potenzial einer Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich Verlagerung/Effizienz des Verkehrs wäre zu analysieren. Es wären primär konkrete technologische Entwicklungen und erst in zweiter Linie allgemeine Erhebungen und Analysen zu fördern. (TZ 36)

BMVIT und BMF

(13) Der Umfang der Kfz-Steuerbegünstigung (Steuerausfälle) wäre zu erheben und es wäre zu prüfen, ob der Mitteleinsatz in einem angemessenen Verhältnis zu den erreichten Wirkungen der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene steht. (TZ 31)





Bericht des Rechnungshofes

ANHANG



Anhang-Tabelle 1: Förderung und Finanzierung von intermodalem Verkehr durch den Bund

Programme/Projekte	Fördermittel 2006 bis 2010	Förderanteil für inter- modalen Verkehr	Anteil für intermodalen Verkehr 2006 bis 2010	Anteil an Gesamt- mitteln für intermodalen Verkehr
	in Mill. EUR	in % ³	in Mill. EUR	in % gerundet
Förderungen des Betriebs intermodaler Verkehre	590,77		322,33	81,60
GWL (Schiene)	583,11		319,27	80,90
– UKV	163,74	100,00	163,74	41,50
– RoLa	122,92	100,00	122,92	31,10
– Gefahrgut	296,45	11,00	32,61	8,30
Marco Polo ¹	7,66	40,00	3,06	0,80
Investitionen in Anlagen	146,14		56,67	14,40
multimodale Terminals	39,02		39,02	9,90
– Zuschüsse des Bundes zur ÖBB-Schieneninfrastruktur ²	34,50	100,00	34,50	8,70
– Terminalförderung	4,52	100,00	4,52	1,10
Anlagen allgemein	107,12		17,65	4,50
– ERP-Verkehrsprogramm	2,48	100,00	2,48	0,60
– Anschlussbahnförderung	104,64	14,50	15,17	3,80
Innovationsförderungen/Studien	14,97		14,97	3,80
Innovationsförderprogramm Kombinierter Güterverkehr	14,16	100,00	14,16	3,60
I2V	0,81	100,00	0,81	0,20
Förderung der Wasserstraße Donau	0,86		0,86	0,20
Pilotprogramm Donau	0,01	100,00	0,01	0,00
Platina/7. Rahmenprogramm	0,85	100,00	0,85	0,20
Gesamt	752,74		394,83	100,00

¹ Gütertransport sowohl auf Schiene als auch Wasserstraße² Die Infrastrukturaufwendungen der ÖBB-Infrastruktur AG betrugen im Zeitraum 2006 bis 2010 49,20 Mill. EUR (inkl. Vorfinanzierungen der Stadt Wien für die Erweiterung des Terminals Wien Hafen Freudenau, die gemäß Rahmenplan 2011 bis 2016 von der ÖBB-Infrastruktur AG refundiert werden). Seit 2007 leistet der Bund Zuschüsse im Ausmaß von 70 % der Schieneninfrastruktur-Investitionskosten der ÖBB-Infrastruktur AG. Die vorstehende Tabelle enthält demzufolge nur jenen Anteil der Investitionskosten, der vom Bund getragen wird.³ Näherungswerte, RH

Quellen: BMVIT, ERP-Fonds, via donau

Anhang-Tabelle 2: Vergleich der Wirkungen des Mitteleinsatzes UKV und RoLa (nur RCA AG)						
RCA AG	2006	2007	2008	2009	2010¹	Durchschnitt 2006 bis 2010
Sendungsaufkommen in ITE je 1.000 EUR Mitteleinsatz						
UKV	44,98	46,05	46,57	47,01	33,42	
RoLa	12,90	12,77	12,57	12,53	12,48	
Faktor des Effizienzvorteils UKV gegenüber der RoLa	3,50	3,60	3,70	3,80	2,70	3,50
Sendungsaufkommen in TEU je 1.000 EUR Mitteleinsatz						
UKV	66,78	70,00	72,95	72,89	51,14	
RoLa	25,80	25,54	25,14	25,07	25,00	
Faktor des Effizienzvorteils UKV gegenüber der RoLa	2,60	2,70	2,90	2,90	2,00	2,60
Verkehrsleistung in Mill. tkm je 1.000 EUR Mitteleinsatz						
UKV	142.233	147.379	150.424	155.810	109.484	
RoLa	98.114	87.841	82.995	72.672	72.726	
Faktor des Effizienzvorteils UKV gegenüber der RoLa	1,40	1,70	1,80	2,10	1,50	1,70

¹ Erwarteter Prognosewert (Stand Dezember 2010)

Quellen: BMVIT, RCA AG

Anhang-Tabelle 3: Übersicht multimodale Terminals (Reihung nach Nachfrage, absteigend)

	Bundes- land	Öffent- licher Zugang	UKV	Rola	ÖBB- Terminal	Andere Betreiber	Verkehrsträger	Nachfrage ¹ (Standverfahren) ² 2008 in ITE	Kapazität (Standverfahren) 2010 in ITE	Auslas- tung ¹ in %
Wels Verschubbahnhof	OÖ	Ja	X	X	X		Straße-Schiene	162.395	131.250	124
Wien Nordwestbahnhof	W	Ja	X		X		Straße-Schiene	87.281	82.500	106
Linz Stadthafen	OÖ	Ja	X			X	Straße-Schiene-Wasser	71.249	95.625	75
Villach Süd	Kin.	Ja	X	X	X		Straße-Schiene	66.224	84.375	78
Wolfurt	Vbg.	Ja	X		X		Straße-Schiene	61.384	74.250	83
Wien Hafen Freudenau	W	Ja	X		X ³	X	Straße-Schiene-Wasser	60.457	258.750	23
Graz Süd CCT	Stmk.	Ja	X			X	Straße-Schiene	56.889	105.000	54
Salzburg CTS	Sbg.	Ja	X			X	Straße-Schiene	45.239	105.750	43
Hall in Tirol	T	Ja	X			X	Straße-Schiene	29.264	56.250	52
Bludenz	Vbg.	Ja	X		X	X	Straße-Schiene	27.832	24.000	116 ²
Enns Hafen	OÖ	Ja	X			X	Straße-Schiene-Wasser	15.202	107.250	14
St. Michael	Stmk.	Ja	X		X		Straße-Schiene	10.771	27.000	40
Kapfenberg	Stmk.	Ja	X			X	Straße-Schiene	9.305	49.500	19
Krems a. d. Donau	NÖ	Ja	X			X	Straße-Schiene-Wasser	9.276	112.500	8
St. Pölten	NÖ	Nein	X			X	Straße-Schiene	1.217	33.750	4
Lambach	OÖ	Nein	X				Straße-Schiene	k.A.	56.250	k.A.
Wr. Neudorf	NÖ	Nein	X			X	Straße-Schiene	k.A.	k.A.	k.A.
Salzburg Hbf. Rola	Sbg.	Ja		X	X		Straße-Schiene	k.A.	k.A.	k.A.
Brennersee Rola	T	Ja		X	X		Straße-Schiene	k.A.	k.A.	k.A.
Wörgl Rola	T	Ja		X	X		Straße-Schiene	k.A.	k.A.	k.A.

¹ Die Nachfragedaten bezogen sich auf die Situation vor der Wirtschaftskrise 2009. Die Nachfrage- und Auslastungsdaten unterlagen markt- und umfeldbedingten Schwankungen.
² Der Terminal Bludenz wird durch die Errichtung einer Anschlussbahn bei einem seiner Hauptkunden maßgeblich entlastet und weist danach keine Kapazitätsengpässe mehr aus.
³ Die Schieneninfrastrukturanlagen standen im Eigentum der ÖBB-Unternehmensgruppe.

Quellen: BMVIT, Terminalkonzept Österreich, RCA AG, Tabelle RH





Wien, im Mai 2012

Der Präsident:

Dr. Josef Moser





Bisher erschienen:

- | | |
|-------------------|--|
| Reihe Bund 2012/1 | Bericht des Rechnungshofes <ul style="list-style-type: none"> - Salzburger Festspielfonds - Spitzensportförderung und Maßnahmen im Zusammenhang mit Team Rot-Weiß-Rot - Drittmittelverwaltung sowie Forschungsverwertung an den Technischen Universitäten Graz und Wien; Follow-up-Überprüfung - Wiener Linien – 3. Ausbauphase U1 und U2; Follow-up-Überprüfung - Effizienz und Qualität des Berufsschulwesens; Follow-up-Überprüfung |
| Reihe Bund 2012/2 | Bericht des Rechnungshofes <ul style="list-style-type: none"> - Flugrettung mit Schwerpunkten in den Ländern Salzburg und Tirol - Anti-Claimmanagement und Korruptionsbekämpfung bei Straßen- und Bahnbauvorhaben - Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie hinsichtlich Fließgewässer auf Ebene des Bundes sowie in den Ländern Niederösterreich, Salzburg, Steiermark und Tirol - Künstlerhilfe-Fonds - Berufsberatungseinrichtungen an der Universität Wien und an der Technischen Universität Wien |
| Reihe Bund 2012/3 | Bericht des Rechnungshofes <ul style="list-style-type: none"> - Beschaffungsvorgang „Elektronische Aufsicht“ - Kosten der medizinischen Versorgung im Strafvollzug - Verfahrensdauer im zivilgerichtlichen Verfahren; Follow-up-Überprüfung - Sanitätswesen im Bundesheer; Follow-up-Überprüfung |
| Reihe Bund 2012/4 | Bericht des Rechnungshofes <ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung der Landeslehrer |



