

Bericht des Rechnungshofes

**Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung;
Follow-up-Überprüfung**

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis _____ 370

**Wirkungsbereich des Bundesministeriums für
Verkehr, Innovation und Technologie****Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung;
Follow-up-Überprüfung**

KURZFASSUNG _____ 371

Prüfungsablauf und –gegenstand _____ 378

Wirkungsziele Verkehrsverlagerung _____ 378

Analyse der Maßnahmen _____ 381

Vorbedingungen für die intermodale Verlagerung _____ 383

Terminalsituation _____ 383

Erfassung Sendungsaufkommen bei Privatbahnen _____ 384

Förderung von Verbindungen der Rollenden Landstraße _____ 387

Neues System staatlicher Beihilfen im Güterverkehr _____ 388

Umsatzsteuer bei Anschlussbahn- und Terminalförderung _____ 389

Abstimmung der Förderungsprogramme _____ 390

Evaluierung Pilotprogramm Wasserstraße Donau _____ 391

Neuausrichtung des Programms Marco Polo _____ 393

Förderung konkreter technologischer Entwicklungen _____ 396

Schlussempfehlungen _____ 398

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
BMVI bzw.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beziehungsweise
ERP-Fonds	European Recovery Program (Europäisches Wiederaufbau- Programm)
EU	Europäische Union
EUR	Euro
GmbH GWL	Gesellschaft mit beschränkter Haftung Gemeinwirtschaftliche Leistungen
KLIEN	Klima- und Energiefonds
LKW	Lastkraftwagen
Mio.	Million(en)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RCA rd.	Rail Cargo Austria AG rund
RH	Rechnungshof
RoLa	Rollende Landstraße
SCHIG SGV	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH Schienengüterverkehrsförderung
TZ	Textzahl(en)
UKV USt	unbegleiteter kombinierter Verkehr (Container) Umsatzsteuer
vgl. via donau	vergleiche Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH
z.B.	zum Beispiel

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung; Follow-up-Überprüfung

Das BMVIT kam dem überwiegenden Teil der Empfehlungen des RH nach, die er zum Thema Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung im Jahr 2012 (Reihe Bund 2012/5) veröffentlicht hatte.

Die Wirkungsziele im Hinblick auf den Beitrag des multimodalen Verkehrs für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene bzw. Wasserstraße waren nur unzureichend definiert. Die gesetzten Ziele waren mit den zur Zeit der Gebarungsüberprüfung eingesetzten Mitteln und Maßnahmen nicht erreichbar.

Bei den infolge der Empfehlung des RH durchgeführten Abrechnungskontrollen der Förderungen im Güterverkehr bei Privatbahnen stellte die SCHIG für die Jahre 2011 und 2012 Unregelmäßigkeiten in der Höhe von zumindest rd. 1,44 Mio. EUR fest.

KURZFASSUNG

Ziel der Follow-up-Überprüfung zum Bericht Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung (Reihe Bund 2012/5) war es, die Umsetzung von Empfehlungen zu beurteilen, die der RH bei der vorangegangenen Gebarungsüberprüfung an das BMVIT gerichtet hatte. (TZ 1)

Wirkungsziele Verkehrsverlagerung

Das BMVIT setzte die Empfehlung des RH – im Sinne der Grundsätze der wirkungsorientierten Haushaltsführung überprüfbare Wirkungsziele für die Verkehrsverlagerung festzulegen – teilweise um, indem es zwar generelle Ziele für den Güterverkehr auf der Schiene und auf der Wasserstraße definierte, in weiterer Folge zu diesen Wirkungszielen aber keine Ziele auf Subsystemebene, die spezifizierten, welcher Bereich (z.B. multimodaler Verkehr) welchen Anteil zur Erreichung der generellen Ziele beitragen soll, festlegte. Auch wenn der Erfolg vieler von der öffentlichen Hand gestalteter und finanzierter Bereiche von externen Parametern, wie beispielsweise

der wirtschaftlichen Entwicklung, beeinflusst war, entbindet dies die öffentliche Hand nicht davon, für ihre Handlungen Wirkungsziele und Indikatoren zu definieren. (TZ 2)

Das angestrebte Wirkungsziel – bis zum Jahr 2025 40 % des Güterverkehrs in Österreich auf der Schiene abzuwickeln – war angesichts eines konstanten Anteils der Schiene von rd. 29 % bis 30 % am Gütertransportaufkommen mit den zur Zeit der Gebarungsüberprüfung eingesetzten Mitteln und Maßnahmen nicht erreichbar. Das Transportaufkommen auf der Donau war in den Jahren 2010 bis 2013 rückläufig und die vom BMVIT gesetzten Maßnahmen reichten nicht aus, um das im Gesamtverkehrsplan gesetzte Ziel einer Erhöhung des Güterverkehrs auf der Donau um 20 % bis zum Jahr 2020 erreichen zu können. (TZ 2)

Analyse der Maßnahmen

Das BMVIT setzte die Empfehlung, die verschiedenen Maßnahmen zur Förderung von multimodalen Verkehren hinsichtlich ihrer Kosten–Nutzen–Relationen zu vergleichen, nicht um. Eine Analyse zur Wirksamkeit der Instrumente stellt – in Anbetracht der ambitioniert gesteckten Zielsetzungen für den Modal Split – eine wesentliche Entscheidungsgrundlage dafür dar, wo am sinnvollsten Bemühungen unternommen werden können, um die definierten Ziele zu erreichen. (TZ 3)

Vorbedingungen für die intermodale Verlagerung

Indem das BMVIT die vom RH dargestellten Vorbedingungen (z.B. Mindestdistanzen, Transportvolumina) für einen wirtschaftlichen multimodalen Güterverkehr bei der Gewährung von Förderungen und Zuschüssen grundsätzlich einhielt, setzte es die Empfehlung des RH um. (TZ 4)

Terminalsituation

Das BMVIT hatte die Empfehlung des RH, die Terminalsituation in Österreich auf allfällige Über- und Unterkapazitäten zu untersuchen und die Terminalausbaupläne (ÖBB–Rahmenpläne) regelmäßig an die Bedarfsentwicklung anzupassen, bis zur Zeit der Follow-up–Überprüfung nicht umgesetzt. (TZ 5)

Erfassung Sendungsaufkommen bei Privatbahnen

Der RH hatte in seinem Vorbericht Lücken bei der Erfassung des Sendungsaufkommens bei den Privatbahnen, die als Basis für die Auszahlung von Förderungen im Güterverkehr dienten, bemängelt. Das BMVIT setzte die Empfehlung des RH – die Datenerhebung (Erfassung des Sendungsaufkommens) bei den Privatbahnen mit derselben Qualität vorzunehmen wie bei der Rail Cargo Austria AG (RCA) – um, weil es ab Dezember 2012 die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) als gemeinsame Abwicklungsstelle der Förderungen für den Güterverkehr bei der RCA und bei Privatbahnen beauftragte und damit eine einheitliche Erhebungssystematik sicherstellte. (TZ 6)

Die SCHIG stellte bei ihren infolge der Empfehlung des RH durchgeführten Abrechnungskontrollen bei Privatbahnen Unregelmäßigkeiten in der Höhe von zumindest rd. 1,44 Mio. EUR fest. (TZ 6)

Die SCHIG stellte zwar bei einer Privatbahn im Zuge der Abrechnungsüberprüfungen nicht vertragskonforme Zahlungen für das Jahr 2011 fest, das BMVIT gab jedoch keine weitere Überprüfung der Abrechnung dieser Privatbahn für 2012 in Auftrag. Die Abrechnungsprüfung einer weiteren Privatbahn für das Jahr 2011 war Ende 2014 noch im Laufen. (TZ 6)

Das BMVIT konnte nicht darlegen, ob die im Zuge der Abrechnungsüberprüfung bei den Privatbahnen als nicht vertragskonform beurteilten Akonto-Zahlungen des BMVIT von den betreffenden Privatbahnen zurückgezahlt oder mit weiteren Zahlungen gegenverrechnet wurden. (TZ 6)

Förderung von Verbindungen der Rollenden Landstraße (RoLa)

Das BMVIT setzte die Empfehlung teilweise um, indem es die Förderung von RoLa-Verbindungen auf sensible Achsen konzentrierte, die Höhe der Förderungen für RoLa-Verbindungen nach der Sensibilität der jeweiligen Achse und auf der Brennerachse zusätzlich nach der Tageszeit differenzierte und damit die Treffsicherheit der eingesetzten Förderungsmittel erhöhte. Da RoLa-Verbindungen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis zwischen eingesetzten Mitteln und erzielter Verlagerungswirkung aufweisen, sollten sie nur sehr selektiv dort eingesetzt werden, wo die Vorteile der mit der RoLa erzielten Verlagerungen (z.B. Umweltentlastung, Stauvermeidung)

in einem angemessenen Verhältnis zu den eingesetzten öffentlichen Mitteln stehen. (TZ 7)

Neues System staatlicher Beihilfen im Güterverkehr

Der RH hatte dem BMVIT empfohlen, anlässlich der EU-rechtlich gebotenen Neukonzeption des Systems der Abgeltungen im Güterverkehr auf eine deutliche Erhöhung der Treffsicherheit hinsichtlich ihrer Verlagerungswirkung zu achten. Des Weiteren sollte das BMVIT bei der Neugestaltung des Abgeltungssystems die notwendige Information der Europäischen Kommission konsequent durchführen sowie die Ausgleichsleistungen transparent und nachvollziehbar ermitteln und offenlegen. (TZ 8)

Das BMVIT setzte die Empfehlung um, indem es ein neues Beihilfenprogramm zur Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen erstellte und die entsprechenden Daten, die zur Ermittlung der Höhe der Ausgleichsleistungen des BMVIT dienten, offenlegte. Des Weiteren erhöhte das BMVIT die Treffsicherheit des Beihilfensystems durch eine Differenzierung bei der Förderung von Containern nach Behältergewicht, durch die Konzentration der Förderungen für die RoLa auf sensible Achsen und durch die Differenzierung der Förderung von multimodalen Verkehren nach nationalem Verkehr, bilateralem Verkehr und Transitverkehr. (TZ 8)

Umsatzsteuer bei Anschlussbahn- und Terminalförderung

Das BMVIT setzte die Empfehlung – Förderungen im Rahmen der Anschlussbahn- und Terminalförderung ohne USt zu verrechnen und auszuzahlen – um, indem es Geschäftsbedingungen für Neuverträge veröffentlichte, in denen es klarstellte, dass zukünftige Förderungen als Nettobeträge ohne Umsatzsteueranteile verrechnet werden. (TZ 9)

Abstimmung der Förderungsprogramme

Der RH hatte dem BMVIT empfohlen, hinkünftig auf die Abstimmung zwischen den Förderungsprogrammen im BMVIT zu achten, um Parallelförderungen zu vermeiden. Das BMVIT setzte die Empfehlung teilweise um, indem inhaltliche Abstimmungen zwischen den für die einzelnen Förderungsprogramme verantwortlichen Personen auf informellem Wege stattfanden. Es fehlten jedoch standar-

disierte Prozesse zur Abstimmung zwischen den bestehenden Förderungsprogrammen. (TZ 10)

Evaluierung Pilotprogramm Wasserstraße Donau

Das BMVIT setzte die Empfehlung des RH um, indem die Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH (via donau) die vom RH empfohlene Evaluierung des Pilotprogramms Wasserstraße Donau durchführte und entsprechend den Ergebnissen der Evaluierung das Pilotprogramm Wasserstraße Donau einstellte. Die Evaluierung hatte ergeben, dass Transportförderungen kein geeignetes Instrument zur Attraktivierung des multimodalen Verkehrs auf der Donau sind. (TZ 11)

Die vom BMVIT gesetzten Bemühungen waren nicht ausreichend, um das im Gesamtverkehrsplan gesetzte Ziel einer Erhöhung des Güterverkehrs auf der Donau um 20 % bis zum Jahr 2020 erreichen zu können. (TZ 11)

Neuausrichtung des Programms Marco Polo

Das BMVIT wirkte auf EU-Ebene auf eine Neuausrichtung des Programms Marco Polo hin, indem es eine Weiterentwicklung des Förderungsprogramms mit weniger administrativem Aufwand, einer höheren Benutzerfreundlichkeit sowie einer transparenten Verfahrensgestaltung forderte. Es setzte die Empfehlung des RH damit um. (TZ 12)

Das BMVIT setzte die Empfehlung des RH, darauf zu dringen, dass die jeweiligen nationalen Verwaltungsbehörden die Daten von thematisch zum multimodalen Verkehr gehörenden Projekten dem BMVIT melden, weiters um, indem für sämtliche von Unternehmen auf EU-Ebene eingebrachte Projektanträge die Zustimmung des BMVIT erforderlich war, wenn Österreich bzw. österreichische Streckenabschnitte betroffen waren. Dies gewährleistete dem BMVIT Einblick in sämtliche in dieser Programmschiene eingereichten Projekte, die sich auf das österreichische Staatsgebiet bezogen. (TZ 12)

Förderung konkreter technologischer Entwicklungen

Der RH hatte dem BMVIT in seinem Vorbericht des Weiteren empfohlen, das Potenzial einer Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich Verlagerung/Effizienz des Verkehrs zu analysieren und primär konkret technologische Entwicklungen zu fördern.

Das BMVIT setzte die Empfehlung teilweise um, indem es durch den Bericht „Kombinierter Güterverkehr – Aufzeigen zukünftiger Potenziale von Forschung und Innovation“ eine Liste jener Bereiche vorgab, in denen verstärkt Förderungen zur Entwicklung neuer Technologien zur effizienteren Abwicklung von multimodalen Verkehren vergeben werden sollten. Es verwendete diese Liste als Basis für zukünftige Ausschreibungen im Rahmen des Förderungsprogramms „Mobilität der Zukunft“. (TZ 13)

Eine gesamthafte Beurteilung, ob eine Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich Verlagerung/Effizienz des Verkehrs sinnvoll wäre, nahm das BMVIT nicht vor. (TZ 13)

Kenndaten zur Intermodalen Vernetzung							
Maßnahmen mit überwiegend intermodalem Anteil	Programmbeschreibung	Herkunft der Mittel	Förderungsbereich	2010	2011	2012	2013
				ausbezahlte Mittel in Mio. EUR			
Gemeinwirtschaftliche Leistungen (GWL) ¹ und Schienengüterverkehrsförderung (SGV) ² im kombinierten Verkehr (UKV, RoLa) ³	Abgeltungen für Güterverkehrsleistungen auf der Schiene	BMVIT	Schiene	70,69	73,11	60,10	49,11
Investitionen in Terminals gemäß ÖBB-Rahmenplan ⁴	Zuschüsse zur Errichtung bzw. Erweiterung der Schieneninfrastrukturanlagen von Terminals	BMVIT	Schiene	9,97	9,94	14,71	25,01
Terminalförderung BMVIT	Förderung des Baus und Ausbaus von Terminals	BMVIT	Schiene	0,00	0,00	0,30	0,00
Terminalförderung KLIEN	Förderung des Baus und Ausbaus von Terminals	KLIEN	Schiene	1,50	1,30	2,50	1,00
Machbarkeitsstudien KLIEN	Förderung des Baus und Ausbaus von Terminals	KLIEN	Schiene	0,00	0,00	0,06	0,20
Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr	Förderung des Einsatzes von innovativen Technologien und Systemen, von Transportgeräten für den intermodalen Verkehr (auch Machbarkeitsstudien)	BMVIT	Schiene, Wasserstraße	2,43	2,94	2,10	1,64
ERP-Verkehrsprogramm ⁵	Gewährung von zinsgünstigen Krediten für Investitionen für Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene oder Wasserstraße	ERP-Fonds	Schiene, Wasserstraße	0,24	0,35	0,12	0,02
Pilotprogramm Wasserstraße Donau ⁶	Förderung des Aufbaus von intermodalen Liniendiensten im Güterverkehr auf der Donau (auch Studien und Konzepte)	BMVIT	Wasserstraße	0,01	0,02	0,07	0,05

¹ bis 2. Dezember 2012

² ab 3. Dezember 2012

³ bis inkl. 2. Dezember 2012 GWL, ab 3. Dezember 2012 SGV-Förderung. Das BMVIT hat eine nachträgliche Überprüfung der GWL-Abrechnungen durch die SCHIG angeordnet. Allfällige sich daraus ergebende Abrechnungsdifferenzen sind im vorliegenden Zahlenmaterial nicht berücksichtigt (vgl. TZ 6).

⁴ Die Beträge geben die Infrastrukturaufwendungen der ÖBB-Infrastruktur AG wieder. Die Jahrestanchen enthalten auch die Vorfinanzierungen der Stadt Wien für die Erweiterung des Terminals Wien Hafen Freudenau. Seit 2007 leistet der Bund zu Investitionen gemäß ÖBB-Rahmenplan Zuschüsse. Das Ausmaß der Zuschüsse betrug 2007 bis 2010 70 % der Investitionskosten, ab 2011 75 % der Investitionskosten.

⁵ Förderungsbarwerte der zinsbegünstigten Kredite des ERP-Fonds

⁶ Es wurden nur Auszahlungen berücksichtigt, die nicht später rückgefordert wurden.

Quelle: BMVIT

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte im November und Dezember 2014 im BMVIT die Umsetzung jener Empfehlungen, die er bei einer vorangegangenen Gebarungsüberprüfung abgegeben hatte. Der in der Reihe Bund 2012/5 veröffentlichte Bericht „Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung“ wird in der Folge als Vorbericht bezeichnet.

Weiters hatte der RH zur Verstärkung der Wirkung seiner Empfehlungen deren Umsetzungsstand bei den überprüften Stellen nachgefragt. Das Ergebnis dieses Nachfrageverfahrens hatte er in seinem Bericht Reihe Bund 2013/13 veröffentlicht.

Zu dem im März 2015 übermittelten Prüfungsergebnis nahm das BMVIT im Juni 2015 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Juli 2015.

Wirkungsziele Verkehrsverlagerung

- 2.1 (1) Der RH hatte dem BMVIT in seinem Vorbericht (TZ 10) im Sinne der Grundsätze der wirkungsorientierten Haushaltsführung empfohlen, überprüfbare Wirkungsziele für die Verkehrsverlagerung (z.B. angestrebte Verlagerungsmenge und Modal Split-Anteile Schiene und Wasserstraße) und allenfalls auch für den Anteil des multimodalen Verkehrs festzulegen.

(2) Das BMVIT hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass einer erfolgreichen Verkehrs- und Verlagerungspolitik ein Maßnahmenbündel zugrunde liege und das BMVIT lediglich versuchen könne, die nötigen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr werde in erster Linie von der verladenden Wirtschaft getroffen und sei vor allem von externen Faktoren, wie insbesondere der wirtschaftlichen Entwicklung, abhängig. Dass das verkehrspolitische Maßnahmenbündel in Österreich greife, zeige die Modal Split-Entwicklung im Jahr 2012, gemäß der in Österreich der Modal Split-Anteil der Schiene gehalten habe werden können.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT im „Gesamtverkehrsplan für Österreich“ ein Verlagerungsziel definierte. Demnach sollten bis zum Jahr 2025 40 % des Güterverkehrs in Österreich auf der Schiene abgewickelt werden. Im Rahmen der Gebarungsüberprüfung konnte das BMVIT nicht darlegen, ob sich dieses Verlagerungsziel auf das Transportaufkommen oder die Verkehrsleistung im Güterverkehr bezog. Es war nicht weiter spezifiziert, welchen Beitrag eine modale Verlagerung von der Straße auf die Schiene bzw. welchen Bei-

trag multimodale Verkehre¹ zur Erreichung des angestrebten Zieles (bestimmter Anteil der Schiene an der gesamten Gütertransportleistung) leisten sollten. Der Anteil der Schiene an der gesamten Gütertransportleistung betrug im Jahr 2012 rd. 29 %. Vor der Wirtschaftskrise war dieser Anteil geringfügig höher (2007 und 2008 je rd. 30 %).

Des Weiteren definierte das BMVIT im „Gesamtverkehrsplan für Österreich“ das Ziel, den Güterverkehr auf der Donau im Zeitraum 2010 bis 2020 um 20 % zu steigern. Es war nicht weiter spezifiziert, welchen Beitrag zur Erreichung des angestrebten Ziels eine modale Verlagerung von der Straße auf die Wasserstraße bzw. multimodale Verkehre haben sollten. Das Transportaufkommen auf der Donau war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gegenüber dem Referenzjahr 2010 rückläufig (2010: rd. 11,05 Mio. Tonnenkilometer; 2013: 10,62 Mio. Tonnenkilometer).

- 2.2 (1) Das BMVIT setzte die Empfehlung teilweise um, indem es zwar generelle Ziele für den Güterverkehr auf der Schiene und auf der Wasserstraße definierte, diese generellen Ziele aber nicht auf Subsystemebene (z.B. multimodalen Verkehr) herunterbrach; denn es war nicht weiter spezifiziert, welchen Beitrag eine modale Verlagerung von der Straße auf die Schiene bzw. welchen Beitrag multimodale Verkehre zur Erreichung des angestrebten Zieles (bestimmter Anteil der Schiene an der gesamten Gütertransportleistung) leisten sollten. Auch wenn der Erfolg vieler von der öffentlichen Hand gestalteter und finanzierter Bereiche von externen Parametern, wie beispielsweise der wirtschaftlichen Entwicklung, beeinflusst war, entbindet dies nach Ansicht des RH die öffentliche Hand nicht davon, für ihre Handlungen Wirkungsziele und Indikatoren zu definieren.

Der RH hielt daher seine Empfehlung aufrecht, überprüfbare Wirkungsziele für die Verkehrsverlagerung festzulegen und in weiterer Folge zu diesen Wirkungszielen Ziele auf Subsystemebene festzulegen, die spezifizieren, welcher Bereich (z.B. multimodaler Verkehr) welchen Anteil zur Erreichung der generellen Ziele beitragen soll.

(2) Aus Sicht des RH war das angestrebte Wirkungsziel – bis zum Jahr 2025 40 % des Güterverkehrs in Österreich auf der Schiene abzuwickeln – angesichts eines konstanten Anteils der Schiene von rd. 29 % bis 30 % am Gütertransportaufkommen mit den zur Zeit der Gebarungsüberprüfung eingesetzten Mitteln und Maßnahmen nicht erreichbar. In Bezug auf die Entscheidungsgrundlagen, welche Maß-

¹ multimodale Verkehre = Transporte, bei denen beispielsweise ein Teilstück des Weges auf der Straße und ein weiteres Teilstück auf der Schiene oder der Wasserstraße zurückgelegt wird

Wirkungsziele Verkehrsverlagerung

nahmen am effizientesten zur Erreichung der angestrebten Ziele beitragen könnten, verwies er auf seine Empfehlungen zur Analyse der vorhandenen Maßnahmen nach Kosten–Nutzen–Relationen (siehe TZ 3).

Der RH wies weiters darauf hin, dass das Transportaufkommen auf der Donau in den Jahren 2010 bis 2013 rückläufig war und die vom BMVIT gesetzten Bemühungen nicht ausreichten, um das im Gesamtverkehrsplan gesetzte Ziel einer Erhöhung des Güterverkehrs auf der Donau um 20 % bis zum Jahr 2020 erreichen zu können (siehe TZ 11).

- 2.3** *Das BMVIT hielt in seiner Stellungnahme fest, dass der Modal–Split–Anteil der Schiene an der gesamten Güterverkehrsleistung in Tonnenkilometer gemessen im Jahr 2010 rd. 32 % entsprach. Das BMVIT teile nicht die negative Einschätzung des RH, dass eine Erhöhung des Modal–Split–Anteils der Schiene auf 40 % bis zum Jahr 2025 nicht realistisch sei.*

Zahlreiche externe Parameter würden das tatsächliche Zustandekommen der Verlagerung maßgeblich beeinflussen. Das BMVIT könne lediglich versuchen, die nötigen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zu schaffen, weil die Unternehmen im Sinne einer wirtschaftlichen Optimierung selbst über die Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr entscheiden würden und die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger von verschiedensten Faktoren (beispielsweise Wirtschaftsentwicklung, Treibstoffpreisen, Transportdauer, Infrastrukturanangebot, Arbeitsmarktsituation und Personalkosten, Sicherheitsaspekte, fiskalische bzw. rechtliche Rahmenbedingungen), die außerhalb des Einflussbereichs des BMVIT lägen, abhängen würden.

Das Gesamtziel der Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger habe oberste verkehrspolitische Priorität; insofern erachte das BMVIT die empfohlene Definition von Subzielen nicht als zielführend. Das vom BMVIT gewählte Vorgehen gewährleiste zudem die nötige Flexibilität, um auch auf Marktveränderungen entsprechend reagieren zu können.

- 2.4** Der RH entgegnete dem BMVIT, dass das angestrebte Wirkungsziel – bis zum Jahr 2025 40 % des Güterverkehrs in Österreich auf der Schiene abzuwickeln – angesichts des konstanten Anteils der Schiene am Gütertransportaufkommen mit den zur Zeit der Gebarungsüberprüfung eingesetzten Mitteln und Maßnahmen aus seiner Sicht nicht erreichbar sein wird.

Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung; Follow-up-Überprüfung

Nach Ansicht des RH wäre es gerade deswegen notwendig, zum generellen Wirkungsziel (bis zum Jahr 2025 40 % des Güterverkehrs in Österreich auf der Schiene abzuwickeln) in weiterer Folge Ziele auf Subsystemebene festzulegen, die spezifizieren, welcher Bereich (z.B. multimodaler Verkehr) welchen Anteil zur Erreichung des generellen Zieles beitragen soll.

Analyse der Maßnahmen

3.1 (1) Der RH hatte dem BMVIT in seinem Vorbericht (TZ 37) empfohlen, die verschiedenen Maßnahmen (z.B. Förderungsprogramme, Infrastrukturzuschüsse) hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Relationen zu vergleichen. Er war der Ansicht, dass ein Abschätzen der jeweiligen Verlagerungswirkung je eingesetztem Euro an Bundesmitteln für die verschiedenen Maßnahmen zu einem treffsicheren Einsatz der Bundesmittel beitragen könnte.

(2) Das BMVIT hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass Förderungsprogramme, Infrastrukturzuschüsse und ordnungspolitische Maßnahmen nicht unter dem Gesichtspunkt „Entweder-Oder“, sondern als Teil eines gesamten Maßnahmenbündels zu sehen seien. Eine isolierte Bewertung und Evaluierung sowie ein Vergleich von einzelnen Teilmaßnahmen sei daher nur äußerst beschränkt zielführend. Zudem werde die Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr in erster Linie von der verladenden Wirtschaft getroffen und sei vor allem auch von externen Faktoren, wie insbesondere der wirtschaftlichen Entwicklung, abhängig.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT für verschiedene Förderungsprogramme im Rahmen von Programmevaluierungen quantifizierte, welche Verlagerungswirkungen durch die eingesetzten Mittel bewirkt werden konnten.

Das BMVIT führte jedoch keine Analysen zur Wirksamkeit von Förderungen von Grundlagenforschung für neue Techniken im Bereich der multimodalen Verkehre, von Infrastruktur und von ordnungspolitischen Maßnahmen durch. Es begründete dies damit, dass Grundlagenforschung nicht direkt zu messbaren Verlagerungen führen könne, Infrastruktur (z.B. Terminals) eine Basis für multimodale Verkehre darstellt, aber selbst noch keine unmittelbare Verlagerungswirkung erzielt und dass ordnungspolitische Maßnahmen nur einen Rahmen zu möglichen Verkehrsverlagerungen geben können.

Eine vergleichende Darstellung, welche Instrumente im Bereich des multimodalen Verkehrs zur Zielerreichung (vgl. TZ 2) eingesetzt werden und wie wirksam die einzelnen Instrumente sind, existierte nicht.

3.2 Das BMVIT setzte die Empfehlung nicht um. Der RH empfahl daher neuerlich, die verschiedenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Kosten–Nutzen–Relationen zu vergleichen. Er vertrat weiterhin die Ansicht, dass in Anbetracht der ambitioniert gesteckten Zielsetzungen für den Modal Split betreffend (vgl. TZ 2), eine Analyse zur Wirksamkeit der Instrumente eine wesentliche Entscheidungsgrundlage dafür darstellt, wo am sinnvollsten Bemühungen unternommen werden können, um die definierten Ziele zu erreichen.

3.3 *Das BMVIT hielt in seiner Stellungnahme fest, dass die von ihm zur Förderung des Kombinierten Güterverkehrs gesetzten Maßnahmen nur als Bündel ihre gesamte verkehrspolitische Wirkung entfalten könnten. Während Infrastrukturmaßnahmen für die Schiene die Grundlagen für effiziente Verkehrsdienste mit diesem Verkehrsmittel schaffen würden, würden ordnungspolitische Maßnahmen den rechtlichen Rahmen definieren, der die Nutzung des Verkehrsträgers Schiene regle und im Vergleich zum Straßengüterverkehr auch erleichtere. Darüber hinaus würden seitens des BMVIT zusätzliche finanzielle Anreize eingesetzt, um eine möglichst umfassende Nutzung alternativer Verkehrsträger für den Güterverkehr sicherzustellen. Diese finanziellen Anreize deckten wiederum unterschiedliche Aspekte des Kombinierten Güterverkehrs ab, die sich gegenseitig ergänzten bzw. in Wechselwirkung zueinander stünden.*

Das Maßnahmenpaket zur Forcierung des Kombinierten Verkehrs setze somit auf drei völlig unterschiedlichen Ebenen an, die miteinander per se nicht substituierbar und vergleichbar seien. Es sei jedoch offensichtlich, dass nur ein Maßnahmenpaket, das alle drei Bereiche abdecke und an möglichst vielen „Schnittstellen“ bzw. „Einstiegs- und Betriebschürden“ des Kombinierten Verkehrs ansetze, eine umfassende Wirkung erzielen könne. Dass das verkehrspolitische Maßnahmenbündel in Österreich greife, zeige die Modal Split–Entwicklung nach der Wirtschaftskrise. Trotz der für die Schiene schwierigen wirtschaftlichen Entwicklung konnte in Österreich der Modal Split–Anteil der Schiene weitgehend gehalten werden.

3.4 Der RH erwiderte, dass der analytische Vergleich der Kosten–Nutzen–Relation der einzelnen Maßnahmen des seitens des BMVIT ins Treffen geführten Maßnahmenpakets gerade wegen der „Schnittstellen“ bzw. „Einstiegs- und Betriebschürden“ des Kombinierten Verkehrs dazu beitragen könnte, das Maßnahmenpaket insgesamt zu optimieren. Dies mit dem Ziel, den Modal Split–Anteil der Schiene nicht nur beizubehalten, sondern zu erhöhen. Er verblieb deshalb bei seiner Empfehlung.

**Vorbedingungen
für die intermodale
Verlagerung**

4.1 (1) Der RH hatte dem BMVIT in seinem Vorbericht (TZ 7) empfohlen, bestimmte Vorbedingungen eines wirtschaftlichen multimodalen Güterverkehrs, wie z.B. Mindestdistanzen oder Transportvolumina, bei der Gewährung von Förderungen und Zuschüssen zu berücksichtigen.

(2) Das BMVIT hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass im neuen Förderungsprogramm für den Schienengüterverkehr, das die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen ab 3. Dezember 2012 ablöste, die vom RH empfohlenen Mindestdistanzen eingehalten worden seien. In speziellen Marktsegmenten, wie insbesondere dem nationalen Containerverkehr sowie im Bereich der RoLa (LKW auf Zug), würden auch gezielt kürzere Entfernungen gefördert. Des Weiteren seien die Förderungssätze für den Containerverkehr im neuen Förderungsprogramm nach Verkehrsart (national, bilateral, Transit) differenziert. Der bilaterale Verkehr werde schwächer gefördert als der nationale Containerverkehr und der Transit wiederum schwächer als der bilaterale Containerverkehr.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT bei der Gewährung von Förderungen und Zuschüssen die vom RH empfohlenen Vorbedingungen für einen wirtschaftlichen multimodalen Güterverkehr grundsätzlich einhielt, indem es bei der Gewährung von Zuschüssen und Förderungen beispielsweise Mindestdistanzen oder Transportvolumina berücksichtigte. In wenigen begründeten Einzelfällen förderte das BMVIT auch multimodale Verkehre auf innerösterreichischen Strecken mit kürzeren Distanzen.

4.2 Das BMVIT setzte die Empfehlung um, indem es bei der Gewährung von Förderungen und Zuschüssen die vom RH dargestellten Vorbedingungen (z.B. Mindestdistanzen, Transportvolumina) für einen wirtschaftlichen multimodalen Güterverkehr grundsätzlich einhielt.

Terminalsituation

5.1 (1) Der RH hatte dem BMVIT in seinem Vorbericht (TZ 13 bzw. 25) empfohlen, in periodischen Abständen (etwa alle zwei Jahre) die Terminalsituation in Österreich auf allfällige Über- und Unterkapazitäten zu untersuchen und die Terminalausbaupläne (ÖBB-Rahmenpläne) regelmäßig an die Bedarfsentwicklung anzupassen.

(2) Das BMVIT hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die Empfehlung des RH, die Terminalsituation regelmäßig auf Über- und Unterkapazitäten zu untersuchen, umgesetzt worden sei.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT in den Jahren 2012 bis 2014 die Terminalsituation nicht evaluierte. Im November 2014 veröffentlichte das BMVIT einen „Logistik-Aktionsplan“, in dem als eine

Maßnahme die Erstellung eines neuen Terminalkonzepts („Terminalkonzept NEU“) vorgesehen war. Dafür war eine Evaluierung der aktuellen Terminalsituation geplant. Der RH stellte des Weiteren fest, dass es in den Jahren 2012 bis 2014 keine Anpassungen der Terminalausbaupläne (ÖBB-Rahmenpläne) gab.

- 5.2 Da das BMVIT die Empfehlung des RH bis zur Zeit der Follow-up-Überprüfung nicht umgesetzt hatte, empfahl der RH dem BMVIT, im Rahmen der Erstellung des „Terminalkonzepts NEU“ sowie fortan in periodischen Abständen (etwa alle zwei Jahre) die Terminalsituation in Österreich auf allfällige Über- und Unterkapazitäten zu untersuchen und die Terminalausbaupläne (ÖBB-Rahmenpläne) regelmäßig an die Bedarfsentwicklung anzupassen.

Erfassung Sendungsaufkommen bei Privatbahnen

- 6.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht Lücken bei der Erfassung des Sendungsaufkommens bei den Privatbahnen, die als Basis für die Auszahlung von Förderungen im Güterverkehr (Gemeinwirtschaftliche Leistungen) dienen, bemängelt. Er hatte deshalb dem BMVIT in seinem Vorbericht (TZ 15) empfohlen, die Datenerhebung (Erfassung des Sendungsaufkommens) bei den Privatbahnen mit derselben Qualität vorzunehmen wie bei der RCA.

(2) Das BMVIT hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass seit 3. Dezember 2012 die Abwicklung und die Datenerhebung für RCA und Privatbahnen einheitlich durch die SCHIG als Abwicklungsstelle erfolge. Des Weiteren habe das BMVIT veranlasst, dass Privatbahnen hinsichtlich der Abrechnungen im Güterverkehr durch die SCHIG überprüft worden seien.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT durch die Beauftragung der SCHIG als gemeinsame Abwicklungsstelle der Förderungen für den Güterverkehr bei RCA und Privatbahnen mit Dezember 2012 eine einheitliche Erhebungssystematik sicherstellte. Darüber hinaus beauftragte das BMVIT die SCHIG im Jahr 2012, die Abrechnungen der vier größten Privatbahnen für das Jahr 2011 zu überprüfen.

Die Abrechnungsüberprüfung der Privatbahnen führte zu folgenden Ergebnissen:

- Eine der vier überprüften Abrechnungen führte zu keinen Beanstandungen.
- Bei einer Privatbahn bewertete die SCHIG Akonto-Zahlungen des BMVIT für das Jahr 2011 an die betreffende Privatbahn in der Höhe

von rd. 300.000 EUR als nicht vertragskonform. Das BMVIT beauftragte daraufhin die SCHIG, auch die Abrechnung des Jahres 2012 für die betreffende Privatbahn zu überprüfen. Die SCHIG bewertete im Zuge dieser zweiten Überprüfung Akonto-Zahlungen des BMVIT an die betreffende Privatbahn in der Höhe von rd. 700.000 EUR als nicht vertragskonform.

- Bei der dritten überprüften Privatbahn beurteilte die SCHIG Akonto-Zahlungen des BMVIT für das Jahr 2011 an die betreffende Privatbahn in der Höhe von rd. 440.000 EUR als nicht vertragskonform. Das BMVIT beauftragte die SCHIG nicht mit der Überprüfung der Abrechnung für das Jahr 2012.
- Die Abrechnungsprüfung der vierten Privatbahn für das Jahr 2011 war nach Auskunft des BMVIT zur Zeit der Follow-up-Überprüfung des RH (Ende 2014) noch im Laufen.

Es lagen zur Zeit der Follow-up-Überprüfung im BMVIT keine Informationen darüber vor, ob die Privatbahnen die als nicht vertragskonform beurteilten Akonto-Zahlungen zurückzahlten oder ob das BMVIT in den Folgejahren diese Beträge von weiteren Zahlungen an die betreffenden Bahnen abzog, oder ob diese bis heute offen sind.

- 6.2** Das BMVIT setzte die Empfehlung um, weil es ab Dezember 2012 die SCHIG als gemeinsame Abwicklungsstelle der Förderungen für den Güterverkehr bei der RCA und bei Privatbahnen beauftragte und damit eine einheitliche Erhebungssystematik sicherstellte.

Der RH wies darauf hin, dass die SCHIG bei ihren Abrechnungskontrollen bei Privatbahnen Unregelmäßigkeiten in der Höhe von zumindest rd. 1,44 Mio. EUR feststellte. Der RH kritisierte, dass die SCHIG zwar bei einer Privatbahn im Zuge der Abrechnungsüberprüfungen nicht vertragskonforme Zahlungen für das Jahr 2011 feststellte, das BMVIT jedoch keine weitere Abrechnungsüberprüfung dieser Privatbahn für das Jahr 2012 in Auftrag gab. Des Weiteren kritisierte er, dass eine im Jahr 2012 beauftragte Abrechnungsüberprüfung des Jahres 2011 zur Zeit der Follow-up-Überprüfung des RH (Ende 2014) noch nicht abgeschlossen war.

Der RH kritisierte weiters, dass das BMVIT nicht darlegen konnte, ob die im Zuge der Abrechnungsüberprüfung bei den Privatbahnen als nicht vertragskonform beurteilten Akonto-Zahlungen des BMVIT von den betreffenden Privatbahnen zurückgezahlt oder mit weiteren Zahlungen gegenverrechnet wurden.

Erfassung Sendungsaufkommen bei Privatbahnen

Der RH empfahl daher dem BMVIT:

- bei jener Privatbahn, bei der es bei der Abrechnung des Jahres 2011 zu Unregelmäßigkeiten kam, auch die Abrechnung des Jahres 2012 überprüfen zu lassen;
- darauf hinzuwirken, dass jene Abrechnung des Jahres 2011, die Ende 2014 noch nicht abgeschlossen war, zügig finalisiert wird und
- zu prüfen, ob die im Zuge der Abrechnungsüberprüfung bei den Privatbahnen als nicht vertragskonform beurteilten Akonto-Zahlungen des BMVIT von den Privatbahnen zurückgezahlt oder mit weiteren Zahlungen gegenverrechnet wurden und falls nicht, diese mit zukünftigen Zahlungen zu verrechnen oder von den Privatbahnen zurückzufordern.

6.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei die im Zuge der RH-Einschau noch laufende Überprüfung einer Privatbahn zwischenzeitlich abgeschlossen. Die Empfehlung des RH, jene Privatbahn, die 2011 geprüft wurde, nunmehr nochmals betreffend 2012 zu prüfen, erachte das BMVIT nicht als zielführend. Die seitens der SCHIG überprüften GWL-Güterverkehrsabrechnungen würden „demnächst“ mit der SGV-Förderung gegenverrechnet werden.*

6.4 Der RH entgegnete dem BMVIT, dass die SCHIG bei der Überprüfung der besagten Privatbahn Akonto-Zahlungen des BMVIT für das Jahr 2011 an die betreffende Privatbahn in der Höhe von rd. 440.000 EUR als nicht vertragskonform beurteilte. Aus Sicht des RH wären daher auch die Akonto-Zahlungen des BMVIT an diese Privatbahn für das Jahr 2012 zu überprüfen.

Der RH erachtete den zwischenzeitlichen Abschluss der Überprüfung der Akonto-Zahlungen des BMVIT aus dem Jahr 2011 an die andere Privatbahn als positiv. Sollten Zahlungen an diese Privatbahn aus dem Jahr 2011 als nicht vertragskonform beurteilt worden sein, wäre aus Sicht des RH eine weitere Überprüfung auch der Akonto-Zahlungen für das Jahr 2012 bei dieser Privatbahn zweckmäßig.

**Förderung von
Verbindungen der
Rollenden Land-
straße**

7.1 (1) Der RH hatte dem BMVIT in seinem Vorbericht (TZ 16) empfohlen, künftig nur jene RoLa-Verbindungen² zu fördern, bei denen die Vorteile der mit der RoLa erzielten Verlagerungen (z.B. Umweltentlastung, Stauvermeidung) in einem angemessenen Verhältnis zu den eingesetzten öffentlichen Mitteln stehen.

(2) Das BMVIT hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass ab 3. Dezember 2012 ein neues Förderungsprogramm für den Schienengüterverkehr (SGV neu) angelaufen sei, mit dem die Zahl der geförderten RoLa-Achsen auf die sensiblen Achsen im Berggebiet (Brenner-, Tauern- und Pyhrn-Schober-Achse) konzentriert seien.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT die Förderung von RoLa-Verbindungen auf sensible Achsen konzentrierte und die RoLa-Verbindungen auf der Donau-Achse nicht mehr förderte. Das BMVIT differenzierte die Höhe seiner Förderungen für RoLa-Verbindungen nach der Sensibilität der jeweiligen Achse³ und auf der Brennerachse zusätzlich nach Fahrten am Tag bzw. in der Nacht⁴. Das BMVIT verbesserte durch die Konzentration der RoLa-Förderung auf sensible Achsen und eine Differenzierung der Förderhöhe nach Tageszeit das Verhältnis zwischen eingesetzten Mitteln und erzielten Wirkungen (z.B. Umweltentlastung, Stauvermeidung).

7.2 Das BMVIT setzte die Empfehlung teilweise um, indem es die Förderung von RoLa-Verbindungen auf sensible Achsen konzentrierte, die Höhe der Förderungen für RoLa-Verbindungen nach der Sensibilität der jeweiligen Achse und nach der Tageszeit differenzierte und damit die Treffsicherheit der eingesetzten Förderungsmittel erhöhte. Ob die Konzentration der RoLa-Förderung auf sensible Achsen und eine Differenzierung der Förderhöhe nach Tageszeit ein angemessenes Verhältnis zwischen eingesetzten Mitteln und erzielten Wirkungen (z.B. Umweltentlastung, Stauvermeidung) mit sich brachten, kann nur durch einen Vergleich der Maßnahme hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Relation (vgl. TZ 3) beurteilt werden.

Der RH betonte, dass RoLa-Verbindungen aus seiner Sicht ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis zwischen eingesetzten Mitteln und erzielter Verlagerungswirkung aufweisen und deshalb nur sehr selektiv dort eingesetzt werden sollten, wo die Vorteile der mit der RoLa erzielten Verlagerungen (z.B. Umweltentlastung, Stauvermeidung) in

² Rollende Landstraße = LKW auf Zug

³ Brennerachse: 94 EUR je RoLa-Sendung; Tauernachse: 82 EUR je RoLa-Sendung; Pyhrn-Schoberachse: 78 EUR je RoLa-Sendung

⁴ z.B. Fahrt eines LKWs auf der Brennerachse am Tag mit 94 EUR und in der Nacht mit 47 EUR gefördert

einem angemessenen Verhältnis zu den eingesetzten öffentlichen Mitteln stehen.

Neues System staatlicher Beihilfen im Güterverkehr

8.1 (1) Wie im Vorbericht dargestellt, musste spätestens ab 3. Dezember 2012 das System der vom Bund bestellten Leistungen im Güterverkehr⁵ durch ein System staatlicher Beihilfen, die von der Europäischen Kommission zu genehmigen waren, ersetzt werden. Der RH hatte dem BMVIT dazu in seinem Vorbericht (TZ 9 bzw. 17) empfohlen, anlässlich der EU-rechtlich gebotenen Neukonzeption des Systems der Abgeltungen im Güterverkehr auf eine deutliche Erhöhung der Treffsicherheit hinsichtlich ihrer Verlagerungswirkung zu achten. Des Weiteren hatte er dem BMVIT empfohlen, bei der Neugestaltung des Abgeltungssystems die notwendige Information der Europäischen Kommission konsequent durchzuführen sowie die Ausgleichsleistungen transparent und nachvollziehbar zu ermitteln und offenzulegen (TZ 9, 15, 18).

(2) Das BMVIT hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass das neue Förderungssystem für den Schienengüterverkehr auf Basis von Studien, die das BMVIT in Auftrag gegeben habe, erarbeitet worden sei. Hinsichtlich der Optimierung der Treffsicherheit der Förderungen im Bereich des kombinierten Verkehrs seien auf Basis der Studienempfehlungen Adaptierungen vorgenommen worden. Die beihilferechtlich zulässigen Ausgleichsleistungen zur Förderung des Schienengüterverkehrs seien im Rahmen einer vom BMVIT in Auftrag gegebenen Studie transparent und nachvollziehbar ermittelt worden. Diese Studie habe das BMVIT der Europäischen Kommission im Rahmen des Notifizierungsverfahrens zur Verfügung gestellt und nach Genehmigung des Förderungsprogramms durch die Europäische Kommission auch im Internet veröffentlicht.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT das neue Beihilfenprogramm zur Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen erstellte und die entsprechenden Daten, die zur Ermittlung der Höhe der Ausgleichsleistungen des BMVIT dienen, offenlegte. Das BMVIT informierte die Europäische Kommission im Zuge des Notifizierungsverfahrens des neuen Beihilfesystems zeitgerecht. Zur Erhöhung der Treffsicherheit des Beihilfesystems führte das BMVIT eine Differenzierung bei der Förderung von Containern nach Behältergewicht⁶ ein, konzentrierte die Förderungen für die RoLa auf sensible Achsen (vgl.

⁵ sogenannte „Gemeinwirtschaftliche Leistungen“

⁶ Die Beförderung von Containern unter 25 Tonnen wurde stärker gefördert, als von Containern über 25 Tonnen, da leichtere Container leichter auf die Straße (LKW) verlagerbar sind.

TZ 7) und differenzierte die Förderung von multimodalen Verkehren nach nationalem Verkehr, bilateralem Verkehr und Transitverkehr.⁷

- 8.2 Das BMVIT setzte die Empfehlung um, indem es das neue Beihilfenprogramm zur Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen erstellte, die Europäische Kommission zeitgerecht informierte und die entsprechenden Daten, die zur Ermittlung der Höhe der Ausgleichsleistungen des BMVIT dienen, offenlegte. Des Weiteren erhöhte das BMVIT die Treffsicherheit des Beihilfesystems durch eine Differenzierung bei der Förderung von Containern nach Behältergewicht, durch die Konzentration der Förderungen für die RoLa auf sensible Achsen und durch die Differenzierung der Förderung von multimodalen Verkehren nach nationalem Verkehr, bilateralem Verkehr und Transitverkehr.

Umsatzsteuer bei Anschlussbahn- und Terminalförderung

- 9.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht festgestellt, dass das BMVIT im Rahmen der Anschlussbahn- und Terminalförderung Förderungsbeiträge zuzüglich 20 % USt überwiesen hatte. Der RH hatte festgehalten, dass echte Förderungen keine umsatzsteuerbaren Vorgänge sind (Förderungen liegt kein Leistungsaustausch zugrunde). Der RH hatte daher dem BMVIT in seinem Vorbericht (TZ 24) empfohlen, Förderungen ohne USt zu verrechnen und auszuzahlen.

(2) Das BMVIT hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass im Bereich der Anschlussbahn- und Terminalförderung seit dem Jahr 2011 keine neuen Verträge mehr abgeschlossen worden seien.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT in den Jahren 2011 bis 2014 weiterhin Förderungen in der Höhe von durchschnittlich rd. 5,2 Mio. EUR pro Jahr mit USt ausbezahlt. Diese Zahlungen stammten aus Altverträgen, die in den Jahren bis 2012 abgeschlossen wurden. Das BMVIT schloss in den Jahren 2013 und 2014 im Bereich der Anschlussbahn- und Terminalförderung keine Verträge ab. Es veröffentlichte im Herbst 2014 Geschäftsbedingungen für Neuverträge, gemäß denen zukünftige Förderungen als Nettobeträge ohne Umsatzsteueranteile verrechnet werden sollen.

- 9.2 Das BMVIT setzte die Empfehlung um, indem es Geschäftsbedingungen für Neuverträge veröffentlichte, in denen es klarstellte, dass zukünftige Förderungen als Nettobeträge ohne Umsatzsteueranteile verrechnet werden.

⁷ nationaler Verkehr stärker gefördert als bilateraler Verkehr; bilateraler Verkehr wiederum stärker gefördert als Transitverkehr

Abstimmung der Förderungs- programme

10.1 (1) Der RH hatte in seiner Vorprüfung festgestellt, dass sich die Ziele und die Projektbeschreibung einer im Rahmen des Programms „Intermodalität und Interoperabilität von Verkehrssystemen“ (I2V) geförderten Studie mit den Zielen und den Beschreibungen von Projekten, die im Rahmen des durch die via donau abgewickelten „Pilotprogramms Wasserstraße Donau“ gefördert wurden, überschneiden hatten. Der RH hatte deshalb dem BMVIT in seinem Vorbericht (TZ 28) empfohlen, hinkünftig auf die Abstimmung zwischen den Förderungsprogrammen im BMVIT zu achten, um Parallelförderungen zu vermeiden.

(2) Das BMVIT hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die damalige Programmlinie I2V ausgelaufen und ein neues Forschungsförderungsprogramm „Mobilität der Zukunft“ ins Leben gerufen worden sei. Im Förderungsprogramm „Mobilität der Zukunft“ würden Grundlagenforschungen im Sinne von Konzeptinitiativen nicht mehr gefördert werden. Auch im neuen Programm gebe es Abstimmungsgespräche zwischen BMVIT und via donau.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass sich die für die Förderungsvergabe der verschiedenen Förderungsschienen des BMVIT verantwortlichen Personen mit der via donau sowie der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft informell abstimmten, um Doppelförderungen zu vermeiden.

Er stellte weiters fest, dass das BMVIT die Förderungsschiene „Pilotprogramm Wasserstraße Donau“ entsprechend der Empfehlung des Evaluierungsberichts zum „Pilotprogramm Wasserstraße Donau“ (siehe TZ 11) nicht mehr fortführte, womit Doppelförderungen im Bereich Wasserstraße zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht mehr möglich waren.

10.2 Das BMVIT setzte die Empfehlung teilweise um, indem inhaltliche Abstimmungen zwischen den für die einzelnen Förderungsprogramme verantwortlichen Personen auf informellem Wege, aber nicht in standardisierter Form stattfanden. Der RH empfahl dem BMVIT, jedenfalls standardisierte Prozesse zur Abstimmung zwischen den bestehenden Förderungsprogrammen zu implementieren und bei der Definition neuer Förderungsprogramme darauf zu achten, dass auch in Zukunft inhaltliche Überlappungen mit bereits bestehenden Förderungsschienen ausgeschlossen sind.

Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung; Follow-up-Überprüfung**Evaluierung
Pilotprogramm
Wasserstraße Donau**

10.3 *Das BMVIT hielt in seiner Stellungnahme fest, dass die Empfehlung des RH bezüglich standardisierter Prozesse zur Abstimmung zwischen den bestehenden Förderprogrammen aufgegriffen werde und die Abteilung I/K4 („Kombinierter Verkehr“) offiziell und federführend einerseits mit der Gesamtkoordination der nationalen Strategie zum Kombinierten und intermodalen Verkehr sowie andererseits mit der Koordination der Förderprogramme beauftragt wurde, um eine Gesamtstrategie der in verschiedenen Abteilungen entwickelten Programme sicherzustellen.*

11.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 29) dem BMVIT empfohlen, eine Evaluierung des Pilotprogramms Wasserstraße Donau vorzunehmen, um zu klären, inwieweit auf der Wasserstraße Donau ein Potenzial für einen wirtschaftlich sinnvollen intermodalen Verkehr besteht und aus welchen Gründen das Förderungsprogramm nicht angenommen wurde, um damit eine valide Grundlage für eine wirksame Förderung des Güterverkehrs auf der Donau zu schaffen.

(2) Das BMVIT hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die angesprochene Evaluierung durchgeführt und darin eine Weiterführung des Förderungsprogramms nicht empfohlen worden sei. Seit dem Vorliegen der Evaluierung sei keine Förderungszusage mehr gemacht worden. Derzeit seien noch zwei Projekte im Laufen, wobei das Programm nach Auszahlung dieser beiden Förderungsbeträge endgültig abgeschlossen sei. Eine Verlängerung bzw. Wiederaufnahme des Pilotprogramms Wasserstraße Donau sei nicht vorgesehen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die via donau als zuständige Stelle die vom RH empfohlene Evaluierung der Förderung des multimodalen Verkehrs auf der Donau in Auftrag gegeben hatte. Die Evaluierung kam zu dem Schluss, dass die entscheidenden Hindernisse bei der Entwicklung der Attraktivität der Wasserstraße Donau in den strukturellen Gegebenheiten (z.B. mangelnde durchgängige Schifffbarkeit der gesamten Donau bis zum Schwarzen Meer für größere Schiffe durch unzureichende Fahrrinntiefen in Ungarn, Rumänien und Bulgarien) liegen würden und Transportförderungen unter den gegebenen Rahmenbedingungen kein geeignetes Instrument zur Attraktivierung des multimodalen Verkehrs auf der Donau seien (siehe Abbildung 1).

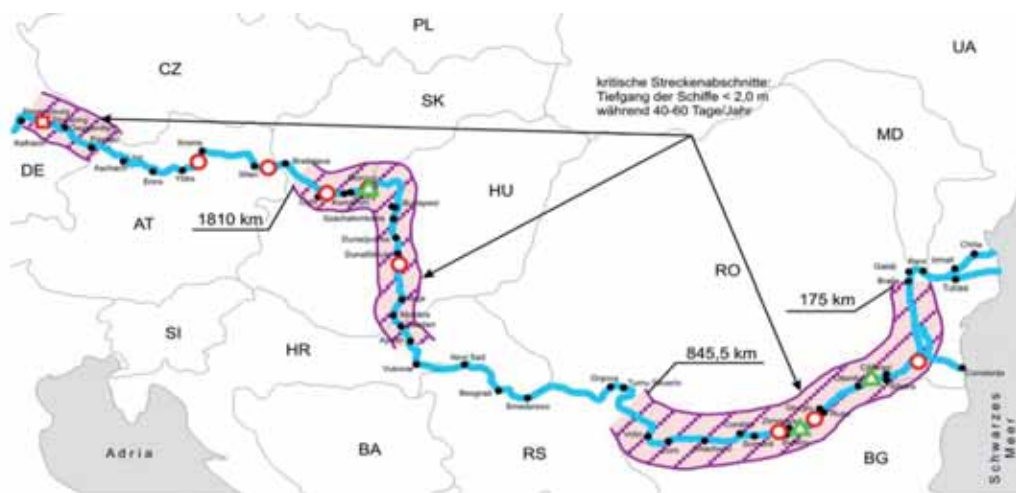
Um an der Verbesserung der strukturellen Gegebenheiten mitzuwirken, koordinierte das BMVIT den Prioritätsbereich 1a⁸ der EU-Donauraumstrategie, der sich auf die Rolle der Donau als Verkehrsweg bezieht. Der im Rahmen der EU-Donauraumstrategie erstellte Masterplan enthielt

⁸ „Priority Area 1-a – To improve mobility and multimodality: inland waterways“

Evaluierung Pilotprogramm Wasserstraße Donau

einen Überblick über kritische Abschnitte der Wasserstraße Donau sowie zu deren Behebung erforderliche Maßnahmen.

Abbildung 1: Kritische Streckenabschnitte, die die Donauschifffahrt behindern



Quelle: BMVIT, Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und Europäische Kommission

Das BMVIT definierte im „Gesamtverkehrsplan für Österreich“ die Zielsetzungen, den Güterverkehr auf der Donau bis zum Jahr 2020 um 20 % zu erhöhen und bis 2015 die Schifffahrtshindernisse auf österreichischem Staatsgebiet zu beheben.

Das Transportaufkommen auf der Donau war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gegenüber dem Referenzjahr 2010 rückläufig. Die Behebung der Schifffahrtshindernisse auf dem österreichischen Lauf der Donau war nach Auskunft des BMVIT zur Zeit der Gebarungsüberprüfung im Wesentlichen bereits erfolgt.

11.2 (1) Das BMVIT setzte die Empfehlung des RH um, indem die via donau die vom RH empfohlene Evaluierung des Pilotprogramms Wasserstraße Donau durchführte und entsprechend den Ergebnissen der Evaluierung (Transportförderungen sind kein geeignetes Instrument zur Attraktivierung des multimodalen Verkehrs auf der Donau) das Pilotprogramm Wasserstraße Donau einstellte.

(2) Der RH kritisierte jedoch, dass die vom BMVIT gesetzten Bemühungen nicht ausreichten, um das im Gesamtverkehrsplan gesetzte Ziel einer Erhöhung des Güterverkehrs auf der Donau um 20 % bis zum Jahr 2020 erreichen zu können. Der RH empfahl dem BMVIT, die internationalen Bemühungen im Rahmen der EU-Donauraumstrate-

gie voranzutreiben, um in Kooperation mit den anderen Donauanrainerstaaten die Schiffbarkeithindernisse auf dem gesamten Lauf der Donau zu beseitigen und so zu einer Erhöhung des Gütertransportvolumens auf der Donau beizutragen.

11.3 *Das BMVIT hielt in seiner Stellungnahme fest, dass die Koordinierung des Prioritätsbereichs 1a „Donau als Verkehrsträger“ der EU-Donauraumstrategie von Österreich gemeinsam mit Rumänien über die via donau als technisches Sekretariat wahrgenommen werde. Der „Fairway Rehabilitation and Maintenance Masterplan“ für die Donau und ihre schiffbaren Nebenflüsse sei maßgeblich von Experten der via donau ausgearbeitet worden.*

11.4 Der RH nahm die vom BMVIT angeführten Bemühungen zur Kenntnis und bekräftigte die Bedeutung der internationalen Bemühungen im Rahmen der EU-Donauraumstrategie zur Förderung der Verlagerung von Güterverkehr auf die Wasserstraße.

Neuausrichtung des Programms Marco Polo

12.1 (1) Der RH hatte dem BMVIT in seinem Vorbericht (TZ 33) im Sinne eines möglichst effizienten Mitteleinsatzes empfohlen, auf EU-Ebene auf eine Neuausrichtung des Programms Marco Polo hinzuwirken. Dazu sollte das BMVIT darauf dringen, dass das Auswahlverfahren für die im Rahmen des Programms Marco Polo zu fördernden Projekte analysiert sowie überprüft wird, ob die Höhe der Förderung geeignet war, den angestrebten Ausgleich der Anlaufkosten der Verlagerungsmaßnahmen zu erreichen. Der RH hatte dem BMVIT weiters empfohlen (TZ 34), darauf zu dringen, dass die jeweiligen nationalen Verwaltungsbehörden die Daten von thematisch zum multimodalen Verkehr gehörenden Projekten dem BMVIT melden. Dadurch könne es allfällige inhaltliche Überschneidungen identifizieren und somit Doppelförderungen verhindern sowie einen Überblick über die gesamte Förderung in diesem Bereich gewinnen.

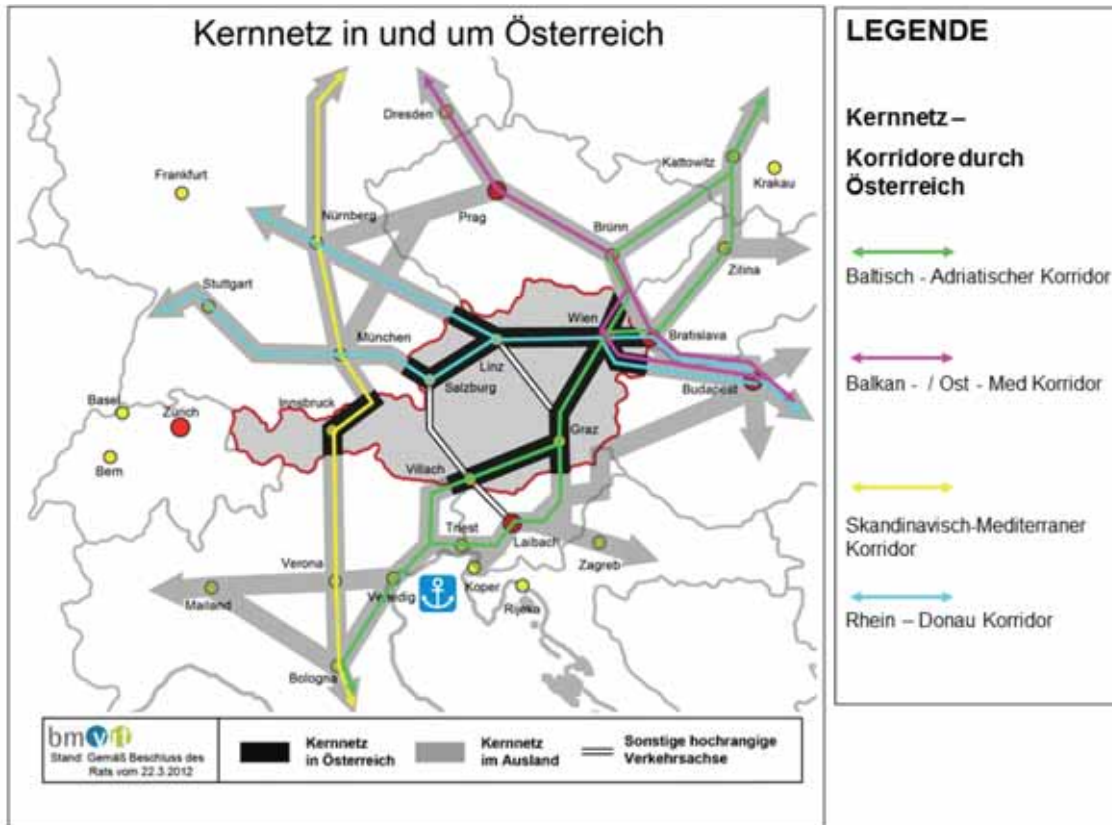
(2) Das BMVIT hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass es sich immer wieder vehement für eine Weiterführung des Programms Marco Polo und insbesondere für die Förderung des umweltfreundlichen Kombinierten Verkehrs auf EU-Ebene ausgesprochen habe. Die Europäische Kommission habe jedoch ein neues Konzept zur Unterstützung der Güterverkehrsdienste im Zeitraum 2014 bis 2020 vorgeschlagen. Gemäß einer Mitteilung der Europäischen Kommission werde das Programm Marco Polo nicht mehr in seiner derzeitigen Form fortgesetzt. Es werde jedoch ein Nachfolger des Programms Marco Polo in das neue Programm der EU zur Entwicklung Transeuropäischer Verkehrsnetze (TEN-V-Programm) integriert.

Neuausrichtung des Programms Marco Polo

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT auf EU-Ebene auf eine Neuausrichtung des Programms Marco Polo hinwirkte. Es forderte gegenüber der Europäischen Kommission eine Weiterentwicklung des Förderungsprogramms mit weniger administrativem Aufwand, einer höheren Benutzerfreundlichkeit sowie einer transparenten Verfahrensgestaltung. Er stellte weiters fest, dass die Europäische Kommission das Programm Marco Polo mit Ende 2013 nicht verlängerte und das Förderungsprogramm damit auslief. Die Europäische Kommission setzte sich zum Ziel, den von Marco Polo unterstützten Bereich der Effizienzsteigerungen im Güterverkehr in Zukunft in das TEN-V-Programm zu integrieren.

Der RH stellte weiters fest, dass die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zu den TEN-V-Leitlinien das Verkehrsnetz auf zwei Ebenen definierte. Dies waren ein Gesamtnetz mit einer geplanten Umsetzung bis 31. Dezember 2050 sowie ein von der Europäischen Kommission entworfenes hochrangiges Kernnetz mit einer geplanten Umsetzung bis 31. Dezember 2030. Die wesentlichen Verkehrsachsen Österreichs (Donau-, Brenner- sowie Baltisch-Adriatische-Achse) waren Teil des Kernnetzes und auch Teile von insgesamt vier Kernnetzkorridoren, wobei die Südbahnstrecke inklusive Semmering-Basistunnel und die Koralmbahn als Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors aufgenommen wurden (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Kernnetz und Kernnetzkorridore im Umfeld Österreichs



Quelle: BMVIT, Amtsblatt der Europäischen Union L 348

Der RH stellte weiters fest, dass eingebrachte Projektanträge die Zustimmung der betroffenen Mitgliedstaaten erforderten und das BMVIT für Österreich bzw. österreichische Streckenabschnitte zuständig war. Dadurch hatte das BMVIT Einblick in sämtliche in dieser Programmschiene eingereichte Projekte zur Förderung von Güterverkehrsdiensten, die sich auf das österreichische Staatsgebiet bezogen.

12.2 (1) Das BMVIT setzte die Empfehlung des RH insofern um, als es auf EU-Ebene auf eine Neuausrichtung des Programms Marco Polo hinwirkte, indem es eine Weiterentwicklung des Förderungsprogramms mit weniger administrativem Aufwand, einer höheren Benutzerfreundlichkeit sowie einer transparenten Verfahrensgestaltung forderte.

(2) Das BMVIT setzte die Empfehlung des RH weiters um, indem für sämtliche von Unternehmen auf EU-Ebene eingebrachte Projektanträge die Zustimmung des BMVIT erforderlich war. Dies gewährleistete dem BMVIT Einblick in sämtliche in dieser Programmschiene eingereichten Projekte, die sich auf das österreichische Staatsgebiet bezogen.

Förderung konkreter technologischer Entwicklungen

13.1 (1) Der RH hatte dem BMVIT in seinem Vorbericht (TZ 36) empfohlen, das Potenzial einer Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich Verlagerung/Effizienz des Verkehrs zu analysieren. In diesem Zusammenhang hatte der RH angeregt, primär konkret technologische Entwicklungen zu fördern.

(2) Das BMVIT hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die Programmlinie „Intermodalität und Interoperabilität von Verkehrssystemen“ (I2V) ausgelaufen sei. Im neuen Forschungsförderungsprogramm „Mobilität der Zukunft“ stünden Förderungsschienen für die Entwicklung konkreter technologischer Entwicklungen im multimodalen Verkehr zur Verfügung. Das BMVIT habe im Rahmen der ersten Ausschreibung des Förderprogramms „Mobilität der Zukunft“ im Herbst 2013 eine Forschungs- und Entwicklungsdienstleistung zum Thema „Kombinierter Güterverkehr – Aufzeigen zukünftiger Potenziale von Forschung und Innovation“ beauftragt. Ergebnis solle ein ausführlicher Technologiekatalog sein, der wesentliche Technologieoptionen und Innovationsmöglichkeiten anführen und ihre weitere Entwicklung und Verbreitung abschätzen solle. Der Ergebnisbericht würde vor dem Sommer 2014 erwartet und solle veröffentlicht werden.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT den Bericht „Kombinierter Güterverkehr – Aufzeigen zukünftiger Potenziale von Forschung und Innovation“ im Juni 2014 veröffentlichte. Der Bericht stellte einen Technologiekatalog dar, der Leitlinien vorgab, in welchen Bereichen das BMVIT verstärkt Förderungen zur Entwicklung neuer Technologien zur effizienteren Abwicklung von multimodalen Verkehren vergeben sollte. Der Technologiekatalog stellte damit eine Grundlage für die inhaltliche Ausrichtung zukünftiger Ausschreibungen im Rahmen des Förderungsprogramms „Mobilität der Zukunft“ dar (vgl. TZ 10). Im Oktober 2014 setzte das BMVIT bereits erste Themen aus dem Technologiekatalog im Zuge eines Calls um (Schwerpunkte: „Gütermobilität neu organisieren“ und „Fahrzeugtechnologien alternativ entwickeln“).

Das BMVIT analysierte das Potenzial einer Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich Verlagerung/Effizienz des Verkehrs nicht.

13.2 (1) Das BMVIT setzte die Empfehlung teilweise um, indem es durch den Bericht „Kombinierter Güterverkehr – Aufzeigen zukünftiger Potenziale von Forschung und Innovation“ eine Liste jener Bereiche vorgab, in denen verstärkt Förderungen zur Entwicklung neuer Technologien zur effizienteren Abwicklung von multimodalen Verkehren vergeben werden sollten. Weiters verwendete es diese Liste als Basis für zukünftige

tige Ausschreibungen im Rahmen des Förderungsprogramms „Mobilität der Zukunft“.

(2) Der RH kritisierte, dass das BMVIT keine Analyse vornahm, ob eine Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich Verlagerung/Effizienz des Verkehrs sinnvoll wäre. Der RH empfahl dem BMVIT neuerlich – in Anbetracht des angestrebten Wirkungsziels bis zum Jahr 2025 40 % des Güterverkehrs in Österreich auf der Schiene abzuwickeln und einen konstanten Anteil der Schiene von rd. 29 % bis 30 % am Gütertransportaufkommen zu erreichen – das Potenzial einer Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich Verlagerung/Effizienz des Verkehrs zu analysieren.

- 13.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT sei mit dem Start des Programms „Mobilität der Zukunft“ ein neuer Themenschwerpunkt zu umweltfreundlicher Gütermobilität und Logistik eingerichtet worden; seit 2012 seien in drei Ausschreibungen 57 Projekte mit 10,7 Mio. EUR gefördert worden. Darüber hinaus werde dieses Jahr eine Stiftungsprofessur zu Gütermobilität/Logistik in der Höhe von 1,5 Mio. EUR ausgeschrieben. Eine Weiterführung des mit Ende 2014 ausgelaufenen Innovationsförderprogramms Kombiniertes Güterverkehr mit einem Fördervolumen von 3 Mio. EUR sei geplant.*

Eine Analyse des erforderlichen Fördervolumens erfolge laufend. Die Erfahrung zeige, dass im Wesentlichen das Potenzial an förderungswürdigen Projekten dem zur Verfügung gestellten Förderbudget entspreche. Sollte in den nächsten Jahren ein stärkerer Förderbedarf erkennbar sein, würden laut BMVIT entsprechend den finanziellen Möglichkeiten geeignete Schritte vorgenommen werden, um das angestrebte Wirkungsziel „Abwicklung von 40 % des Güterverkehrs auf die Schiene bis zum Jahr 2025“ zu erreichen.

- 13.4** Der RH entgegnete dem BMVIT, dass das angestrebte Wirkungsziel angesichts des konstanten Anteils der Schiene am Gütertransportaufkommen mit den zur Zeit der Gebarungsüberprüfung eingesetzten Mitteln und Maßnahmen aus seiner Sicht nicht erreichbar sein wird.

Nach Ansicht des RH wäre eine Analyse darüber notwendig, ob und in welchen Bereichen der Forschung und Innovation betreffend Verlagerung/Effizienz des Verkehrs eine Ausweitung der Förderung sinnvoll wäre, um das angestrebte Wirkungsziel erreichen zu können. Der RH bekräftigte – in Anbetracht des angestrebten Wirkungsziels bis zum Jahr 2025 40 % des Güterverkehrs in Österreich auf der Schiene abzuwickeln und eines konstanten Anteils der Schiene von rd. 29 % bis 30 % am Gütertransportaufkommen – seine Empfehlung, das Poten-

zial einer Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich Verlagerung/Effizienz des Verkehrs zu analysieren.

Schlussempfehlungen

- 14 Der RH stellte fest, dass das BMVIT von zwölf Empfehlungen des Vorberichts sechs Empfehlungen umsetzte, vier teilweise und zwei nicht umsetzte.

Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts (Reihe Bund 2012/5)					
Vorbericht		Follow-up-Überprüfung			
TZ	Empfehlungsinhalt	TZ	umgesetzt	teilweise umgesetzt	nicht umgesetzt
(1)	Übergreifende Analyse der verschiedenen Maßnahmen und Vergleich hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Relationen	3			X
(2)	Festlegung überprüfbarer Wirkungsziele für die Verkehrsverlagerung im Sinne der wirkungsorientierten Haushaltsführung	2		X	
(3)	Beachtung der Vorbedingungen eines wirtschaftlichen intermodalen Güterverkehrs bei der Gewährung von Förderungen und Zuschüssen	4	X		
(4)	Regelmäßige Untersuchung der Terminalsituation	5			X
(5)	Qualität der Datenerhebung bei Privatbahnen wie bei RCA AG	6	X		
(6)	Förderung der Rollenden Landstraße nur bei angemessenem Verhältnis zwischen Vorteilen und eingesetzten Mitteln	7		X	
(7)	Erhöhung der Treffsicherheit hinsichtlich Verlagerungswirkung	8	X		
(8)	Auszahlung der Förderbeträge ohne Umsatzsteuer	9	X		
(9)	Vermeidung von Parallelförderungen	10		X	
(10)	Evaluierung des Pilotprogramms Wasserstraße Donau	11	X		
(11)	Neuausrichtung des Programms Marco Polo	12	X		
(12)	Analyse des Potenzials einer Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich Verlagerung/Effizienz des Verkehrs	13		X	

Anknüpfend an den Vorbericht hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

(1) Überprüfbare Wirkungsziele für die Verkehrsverlagerung wären festzulegen und in weiterer Folge wären zu diesen Wirkungszielen Ziele auf Systemebene festzulegen, die spezifizieren, welcher Bereich (z.B. multimodaler Verkehr) welchen Anteil zur Erreichung der generellen Ziele beitragen soll. (TZ 2)

(2) Die verschiedenen Maßnahmen wären hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Relationen zu vergleichen. (TZ 3, 7)

(3) Die Terminalsituation in Österreich wäre im Rahmen der Erstellung des „Terminalkonzepts NEU“ sowie fortan in periodischen Abständen (etwa alle zwei Jahre) auf allfällige Über- und Unterkapazitäten zu untersuchen, und die Terminalausbaupläne (ÖBB-Rahmenpläne) wären regelmäßig an die Bedarfsentwicklung anzupassen. (TZ 5)

(4) Es wäre

- bei jener Privatbahn, bei der es bei der Abrechnung des Jahres 2011 zu Unregelmäßigkeiten kam, auch die Abrechnung des Jahres 2012 überprüfen zu lassen;
- darauf hinzuwirken, dass jene Abrechnung des Jahres 2011, die Ende 2014 noch nicht abgeschlossen war, zügig finalisiert wird und
- zu prüfen, ob die im Zuge der Abrechnungsüberprüfung bei den Privatbahnen als nicht vertragskonform beurteilten Akonto-Zahlungen des BMVIT von den Privatbahnen zurückgezahlt oder mit weiteren Zahlungen gegenverrechnet wurden und falls nicht, wären diese mit zukünftigen Zahlungen zu verrechnen oder von den Privatbahnen zurückzufordern. (TZ 6)

(5) Es wären jedenfalls standardisierte Prozesse zur Abstimmung zwischen den bestehenden Förderungsprogrammen zu implementieren und bei der Definition neuer Förderungsprogramme darauf zu achten, dass auch in Zukunft inhaltliche Überlappungen mit bereits bestehenden Förderungsschienen ausgeschlossen sind. (TZ 10)

Schlussempfehlungen

(6) Es wären die internationalen Bemühungen im Rahmen der Strategie der EU für den Donaunraum voranzutreiben, um in Kooperation mit den anderen Donauanrainerstaaten die Schiffbarkeitshindernisse auf dem gesamten Lauf der Donau zu beseitigen und so zu einer Erhöhung des Gütertransportvolumens auf der Donau beizutragen. (TZ 11)

(7) Es wäre das Potenzial einer Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich Verlagerung/Effizienz des Verkehrs zu analysieren. (TZ 13)