

EVALUIERUNG

**des Programmes für die Unterstützung
des Ausbaues von Anschlussbahnen**

sowie

**von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs
für den Zeitraum 01.01.2017–31.12.2021**

Staatliche Beihilfe SA.48485 - Österreich

Wien, März 2022

Zertifiziert nach ISO 9001

Rechtlicher Hinweis

Das vorliegende Werk einschließlich aller Teile ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, auch die der Übersetzung, des Nachdrucks und der Vervielfältigung dieser Unterlage oder von Teilen daraus, sind vorbehalten.

Ohne schriftliche Genehmigung von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH darf kein Teil dieses Dokuments in irgendeiner Form oder auf irgendeine elektronische oder mechanische Weise einschließlich Fotokopieren und Aufzeichnen für irgendeinen Zweck, vervielfältigt oder übertragen werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben in diesem Bericht trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen.

Der gegenständliche Bericht entfaltet Dritten gegenüber keinerlei Rechtswirkung und diese können daraus insbesondere keine Ansprüche - auch keine Schadenersatzansprüche - gegenüber der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ableiten.

Wien, März 2022

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

INHALTSVERZEICHNIS

0.	Executive Summary	5
1.	Einleitung.....	7
1.1.	Historie.....	7
1.2.	Aufgabenstellung	12
1.3.	Arbeitsmethodik	12
2.	Definition und Bedeutung	14
2.1.	Anschlussbahnen	14
2.1.1.	Begriffsdefinition	14
2.1.2.	Bedeutung von Anschlussbahnen.....	14
2.2.	Umschlagsanlagen im Intermodalen Verkehr.....	16
2.2.1.	Begriffsdefinition	16
2.2.2.	Bedeutung von Terminals	17
3.	Förderprogramme	18
3.1.	Förderung von Anschlussbahnen.....	18
3.1.1.	Förderperiode 2013-2017.....	18
3.1.2.	Förderperiode 2018-2022.....	19
3.1.3.	Vergleich der beiden Förderperioden.....	23
3.2.	Förderung von Terminals.....	24
3.2.1.	Förderperiode 2013-2017.....	24
3.2.2.	Förderperiode 2018-2022.....	26
3.2.3.	Vergleich der beiden Förderperioden.....	28
4.	Evaluierung des Förderprogramms für den Zeitraum 2017-2021	29
4.1.	Antrag	29
4.1.1.	Anzahl der Anträge im Allgemeinen	29
4.1.2.	Anzahl der Anträge nach Förderprogrammteil.....	31
4.1.3.	Anzahl der Anträge nach Art der Maßnahme	32
4.1.4.	Anzahl der Anträge nach Unternehmensgröße	33
4.1.5.	Anzahl Anträge nach Bundesland	35
4.1.6.	Beantragte Investitionskosten und Förderung	36
4.2.	Genehmigte Projekte.....	38
4.2.1.	Anzahl der genehmigten Projekte im Allgemeinen	38

4.2.2.	Anzahl der genehmigten Projekte nach Förderprogrammteil	39
4.2.3.	Anzahl der genehmigten Projekte nach Art der Maßnahme	40
4.2.4.	Anzahl der genehmigten Projekte nach Unternehmensgröße	42
4.2.5.	Anzahl der genehmigten Projekte nach Bundesland	44
4.2.6.	Genehmigte Investitionskosten und Förderung	45
4.3.	Evaluierung der Förderprogrammwirkung	47
4.3.1.	Verhältnis der genehmigten Investitionskosten zur genehmigten Förderung (Förderquote).....	47
4.3.2.	Transportverpflichtung	50
4.3.3.	Transportverpflichtungen nach Verträgen	52
4.3.4.	Verhältnis Förderbeträge zu Mindestverpflichtung.....	53
4.3.5.	Projektwirkungen Umwelt	54
5.	Zusammenfassung	57
6.	Empfehlungen und Ideen für die Weiterführung des Förderprogrammes	58
7.	Verzeichnisse	60
7.1.	Allgemeine Angaben	60
7.2.	Tabellenverzeichnis.....	61
7.3.	Abbildungsverzeichnis	62
7.4.	Quellenverzeichnis.....	63

0. EXECUTIVE SUMMARY

Durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) wird die Fortführung des derzeit gültigen Anschlussbahn- und Terminalförderinstrumentariums auch über den derzeitigen Gültigkeitszeitraum hinaus als wünschenswert erachtet. Dies bedarf jedoch wiederum der Notifikation bei und der Genehmigung durch die Europäische Kommission. Dementsprechend wurde die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie beauftragt einen Evaluierungsbericht zum laufenden Instrumentarium zu erstellen.

Das Hauptziel des vorliegenden Berichts war somit die Evaluierung der Programmwirkungen des derzeit laufenden Förderprogrammes des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologies für Anschlussbahnen und Terminals, insbesondere die Messung der dadurch erzielten Auswirkungen und die Auswertung der durch die erreichte Verkehrsverlagerung erzielten Effekte auf die Umwelt. Die Evaluierung umfasste eine Auswertung der Jahre 2017 bis 2021. Darüber hinaus werden im Anschluss an die Evaluierung Vorschläge zur weiteren Optimierung des Förderprogrammes aufgelistet. Die Ergebnisse der vorliegenden Evaluierung lassen sich folgt zusammenfassen:

Von den insgesamt 114 Projekteinreichungen wurden 98 Projektanträge genehmigt. Zwei der genehmigten Projekte mussten aufgrund des Wegfalles der Fördervoraussetzungen im Nachhinein storniert werden. Darüber hinaus war die einzige beantragte Studie eines Förderwerbers für die Auswertung der Fördersummen bzw. der Tonnagen als nicht relevant einzustufen und wurde daher im Weiteren nicht berücksichtigt. Bei den verbleibenden 95 genehmigten Projekten handelte es sich bei 14 Projekten um Neuerrichtungen und bei 32 Projekten wurde um Unterstützung für Erweiterung bestehender Anlagen angesucht. Eine Förderung von Bestandsinvestitionen wurde in 49 Fällen genehmigt. Von allen genehmigten Projekten sind insgesamt 78 Projekte der Förderung für Anschlussbahnen und 17 der Förderung für intermodale Umschlagsanlagen zuzurechnen.

In den Bundesländern Oberösterreich, Niederösterreich und Steiermark wurden, gleich wie in den Jahren zuvor, die meisten Projekte beantragt und zur Förderung vorgeschlagen. Die Verteilung der genehmigten Projekte nach Unternehmensgröße zeigt ein annähernd ausgeglichenes Bild zwischen Großunternehmen und Klein- und Mittelbetrieben.

Insgesamt betragen die förderbaren Projektkosten für den Betrachtungszeitraum rund EUR 147,6 Mio., welchen genehmigte Förderbeträge im Ausmaß von rund EUR 40,8 Mio. gegenüberstehen. Die durchschnittliche Förderquote für den Betrachtungszeitraum beträgt 28 %. Für Investitionen in Neuerrichtungen und Erweiterungen wurden Förderbeträge in Höhe von EUR 36 Mio. und für Bestandsinvestitionen in Höhe von EUR 4,8 Mio. genehmigt.

Die vertraglich vereinbarte Transportverpflichtung für den Betrachtungszeitraum beträgt rund 33,2 Mio. Tonnen. Für die tatsächliche Neuverlagerung von Umschlagsmengen auf die Schiene wurde ein Betrag in Höhe von rund 11,7 Mio. Tonnen ermittelt. Die „gehaltenen“ Umschlagsmengen betragen rund 14,3 Mio. Tonnen. Die Tonnagenpflicht setzt sich aus der Neuverlagerung inkl. schon vorhergehenden Tonnagenpflichten eines Unternehmens sowie den gehaltenen Umschlagsmengen zusammen. Die Kennziffer „Förderung je Tonne“ (Fördermittelbedarf je durch das Projekt von der Straße auf die Schiene verlagertes Tonne) liegt im Betrachtungszeitraum für die Verpflichtungsmengen bei EUR 1,23 bei den tatsächlich neu verlagerten Mengen bei EUR 3,07 und bei den gehaltenen Mengen bei EUR 0,34.

Im Hinblick auf die umweltrelevante Wirkung der geförderten Anschlussbahnprojekte gilt festzustellen, dass durch die vertraglich vereinbarten Mindesttransportmengen bei Anschlussbahnen sowie die Betriebspflicht bei Terminals ein Einsparungspotential für CO₂ von rund 230.947 Tonnen gegeben ist. Darüber hinaus ist durch die Unterstützung von Bestandsinvestitionen ein Beitrag zur Vermeidung von Rückverlagerung von Transportsubstrat auf die Straße geleistet worden, womit eine mögliche Einsparung von 281.722 Tonnen CO₂ einhergeht.

Wie aus oben angeführten Ausführungen zu erkennen ist, kann die bisherige Anschlussbahn und Terminalförderung als bewährtes, erfolgreiches und wirtschaftlich effizientes System bezeichnet werden. Dies wird einerseits durch den hervorragenden Wert „Fördermittelbedarf je durch das Projekt von der Straße auf die Schiene verlagertes Tonne“ und andererseits durch das Einsparungspotential an CO₂-Emissionen bestätigt. Letzteres hat insgesamt im Vergleich zur Vorperiode um rund 100.000 t zugenommen.

Die zufriedenstellenden Ergebnisse der Evaluierung stellen gleichzeitig auch die Herausforderung dar, weiter an der Optimierung des gegenständlichen Förderprogrammes zu arbeiten, um auf die künftigen Herausforderungen und Entwicklungen im Bereich des Schienengüterverkehrs in förder-technischer Hinsicht vorbereitet zu sein. Diese Neuerungen werden in Kapitel 6 näher beleuchtet.

1. EINLEITUNG

1.1. Historie

Maßnahmen zur Förderung des Ausbaues von Anschlussgleisen sind bereits seit beinahe drei Jahrzehnten für die österreichische Bundesregierung ein besonders wichtiges Element einer langfristigen Strategie zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße, zur Verbesserung des Umweltschutzes (Verkehrsverlagerung) und zur Steigerung der Verkehrssicherheit.

Das Ziel der Beihilferegelung ist es, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu fördern bzw. Rückverlagerungen zu vermeiden und damit den Eisenbahnverkehr zu stärken. Dazu sollen Investitionen gefördert werden, die notwendig sind, dass Unternehmen ihre Gleisanschlüsse möglichst zeitnah bis zu einem den Anforderungen entsprechenden Stand ausbauen (Anschlussbahnen). Sowie Investitionen in intermodale Schnittstellen (KV-Terminals), um die Verknüpfung des energieeffizienten und CO₂-neutralen Verkehrsträgers Schiene auf langen Strecken und der Straße für die Feinverteilung in der Fläche sicherzustellen.

Richtlinie 1995-1999

Dementsprechend hatte die österreichische Regierung bereits 1994 eine Beihilferegelung zur Unterstützung von Investitionen vorgesehen, die nötig waren, um innerhalb eines annehmbaren Zeitrahmens Anschlussbahnen bis zu einem angemessenen Stand auszubauen. Am 13.03.1996 wurde die Regelung (Nr. 726/95) Programm zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen von der Kommission genehmigt.

Das Ziel der bis zum 31.12.1999 geltenden Regelung war die Förderung von Maßnahmen zur Intensivierung und Erweiterung von Schienengüterverkehrsdiensten durch Senkung der Investitionsschwelle für Unternehmen zur Einrichtung von Privatgleisanschlüssen (= an das öffentliche Eisenbahnhauptnetz angeschlossene private Eisenbahninfrastruktur).

1999 wurde eine externe Evaluierung des oben genannten Programmes vorgenommen, deren Ergebnis zeigt, dass die Ziele der Beihilferegelung sowohl hinsichtlich der Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger als auch unter Umweltschutzgesichtspunkten erreicht wurden (vgl. Käfer et al (TRAFICO, 2000): Evaluierung der Verkehrsförderung – Untersuchung im Auftrag des BMVIT, Sektion V, Wien 2000).

Richtlinie 2000-2006

Aufgrund der Ergebnisse der oben angeführten Studie beschloss die österreichische Regierung die bestehende Regelung mit kleinen Änderungen für den Zeitraum 2000-2006 weiterzuführen. Am 19.06.2002 erteilte die Kommission eine erneute Genehmigung für den Zeitraum 2000-2006 (Nr. 643/2001, Programm zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen).

Das erneute Ziel der Beihilferegulierung war es, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu fördern und damit den Eisenbahnverkehr zu stärken. Die Regelung inkludiert alle Wirtschaftsbereiche (wie zum Beispiel Handel, Kleinunternehmen und Industrie, Speditionen, etc.). Investitionen für die Errichtung, Erweiterung und Modernisierung von Anschlussbahnen, von denen positive Auswirkungen auf den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit zu erwarten waren, konnten im Rahmen der Beihilferegulierung gefördert werden.

Die geförderten Unternehmen erhielten die Beihilfe allerdings nur mehr unter der Voraussetzung, dass bestimmte Auflagen zu erfüllen waren. Insbesondere musste sich das begünstigte Unternehmen verpflichten, über einen zuvor festgelegten Zeitraum eine bestimmte Mindestfrachtmenge auf der Anschlussbahn zu befördern; andernfalls konnte die Beihilfe teilweise oder ganz zurückgefordert werden. Darüber hinaus wurde mit der Beihilfe eine Förderung des Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr bezweckt, so dass sich die Verpflichtung zur Erbringung von Verkehrsleistungen nicht auf ein bestimmtes Eisenbahn(verkehrs)unternehmen, sondern generell auf alle Verkehrsleistungen auf der betreffenden Anschlussbahn bezog.

Auch im Jahre 2006 wurde eine externe Evaluierung des oben genannten Programmes vorgenommen, deren Ergebnis zeigte, dass die Ziele der Beihilferegulierung sowohl hinsichtlich der Verkehrsverlagerung als auch unter Umweltschutzgesichtspunkten erreicht wurden. Im Jahr 2004 wurden bereits zwei Drittel des gesamten Güterverkehrs über derartige Gleisanschlüsse abgewickelt (vgl. Käfer A. et al (TRAFICO, 2006): Evaluierung des Programmes zur Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen - Programm [01.01.2000-31.12.2006] - Endbericht, Wien 2006).

Richtlinie 2007-2012

Am 25.10.2006 wurde die Notifizierung der Richtlinie zum Ausbau privater Gleisanschlüsse, deren zweimalige Verlängerung am 13.03.1996 und 19.06.2002 genehmigt worden war, von der Kommission unter der Nummer N 707/2006 - Verlängerung einer Beihilfenregelung zum Ausbau privater Gleisanschlüsse [01.01.2007-31.12.2012] - registriert.

Wie schon in den vorangegangenen Richtlinien war das Ziel auch dieser Beihilferegulung, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu fördern und damit den Eisenbahnverkehr zu stärken.

Darüber hinaus wurde eine Sonderrichtlinie zur Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr von der Kommission am 13.09.2006 genehmigt (N 196/2006 - Programm für die Unterstützung von Umschlagsanlagen im Intermodalen Verkehr Straße-Schiene-Schiff [01.07.2006-30.06.2012]). Im Sinne der gegenständlichen Richtlinie galten als Umschlagsanlagen jene Einrichtungen, welche auf einer Fläche mit geeigneter Erstreckung mindestens zwei Verkehrsträger des Güterverkehrs leistungsfähig miteinander verbinden.

Die Zielsetzung der Beihilferegulung für intermodale Umschlagsanlagen war es, für den adäquaten Bau und Ausbau von Umschlagseinrichtungen in den land-/wassergebundenen Modenkombinationen zu sorgen, um den Zugang zu den Systemen Bahn und Binnenschiff zu verbessern.

Im Allgemeinen blieben die Regelungen der notifizierten Richtlinie unverändert, bis auf geringfügige Anpassungen, wie beispielsweise eine genauere Beschreibung der anrechenbaren Kosten, eine leichte Anhebung des je Vorhaben gewährten Förderhöchstbetrags sowie eine Aufstockung der Gesamtfördermittel.

Am Ende der Laufzeit erfolgte bis ins Frühjahr 2012 die Evaluierung des Förderprogrammes seitens der Abwicklungsstelle der SCHIG mbH im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie für den Zeitraum 01.01.2007-31.12.2011. Die Erkenntnisse dieses Berichts flossen in die Vorarbeiten zur Erstellung der neuen Richtlinie für die Folgeperiode 2013-2017 ein.

Richtlinie 2013-2017

Am 15.06.2012 meldete Österreich die Verlängerung der beiden im Jahr 2012 abgelaufenen Beihilferegulungen bei der Kommission an. Diese registrierte die Notifizierung der Verlängerung der beiden Richtlinien N 707/2006 (Anschlussbahn) und N 196/2006 (Terminal) am 19.09.2012 unter der Nummer SA.34985 (2012/N) - Österreich Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs, 2013-2017.

Damit wurden nun endgültig die zuvor parallel geführten Programme für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen und für die Unterstützung von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs zu einer Richtlinie zusammengefasst.

Das nach wie vor unveränderte Ziel der in der Richtlinienbeilage zum Ausbau von Anschlussbahnen enthaltenen Beihilferegulung ist es, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu fördern bzw. Rückverlagerungen zu vermeiden und damit den Eisenbahnverkehr zu stärken.

Bei der Richtlinienbeilage zur Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr handelt es sich um eine staatliche Maßnahme, die auf die Beibehaltung bzw. Steigerung des prozentualen Anteils des kombinierten Verkehrs am Güterverkehr in Österreich abzielt.

Dabei blieben die grundlegenden Inhalte der beiden ursprünglichen Richtlinien aus den Jahren 2007-2012 erhalten. Anpassungen wurden im Wesentlichen im Bereich der Förderungshöhen (Senkung der Höchstsätze) sowie des administrativen Ablaufs vorgenommen.

In Vorbereitung der geplanten Notifizierung der Verlängerung der Sonderrichtlinien für die Anschlussbahn- und Terminalförderung wurde die Abwicklungsstelle der SCHIG mbH erneut mit der Evaluierung des Förderprogrammes vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für den Zeitraum 01.01.2012-31.12.2016 beauftragt. Die Ergebnisse dieses Berichts bestätigten, dass die Aufnahme der Förderung von Bestandsinvestitionen als Fördervariante neben der Unterstützung von Neubau- und Erweiterungsprojekten eine sinnvolle Ergänzung des bisherigen Förderangebots darstellte.

Richtlinie 2018-2022

Am 22. Juni 2017 haben die österreichischen Behörden der Europäischen Kommission die Beihilferegelung zur Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und das Wasser zur Verlängerung vorgelegt. Das angemeldete Vorhaben wurde unter der Nummer SA.48485 – Österreich registriert. Nach Übermittlung weiterer, von der Kommission angeforderter, Informationen wurde das derzeit gültige staatliche Beihilfenprogramm am 15.09.2017 offiziell freigegeben.

Damit wurde nicht nur die Verlängerung der beiden langjährigen Programmteile der Anschlussbahnförderung und der Förderung von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs erneut bestätigt, sondern auch der erforderliche eindeutige, rechtliche Rahmen für die Förderung von Bestandsinvestitionen geschaffen.

Eine Anpassung fand bei der Höhe der Bagatellgrenze und den Einreichmodalitäten statt. Gleichzeitig wurde im Vergleich zur Vorgängerregelung die Gesamtmittelausstattung auf EUR 10 Mio. pro Jahr gesenkt.

Der gegenständliche Bericht der Abwicklungsstelle der SCHIG mbH, beauftragt durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, enthält die Evaluierung des letzten Jahres der abgelaufenen Richtlinien SA.34985 (2012/N) – Österreich und die ersten vier Jahre der aktuell gültigen Richtlinien SA.48485 – Österreich und schließt somit lückenlos an den letzten Evaluierungsbericht aus dem Jahr 2016 an.

1.2. Aufgabenstellung

Der gegenständliche Bericht umfasst - wie bereits oben angeführt - die Fortführung der Evaluierung der Anschlussbahn- und Terminalförderung für den Zeitraum 2017-2021, im direkten Anschluss an die im Jahre 2016 durchgeführte Evaluierung der Jahre 2012-2016 von der Abwicklungsstelle SCHIG mbH.

Folgende Themenbereiche werden bearbeitet:

- Begriffsdefinition und Bedeutung der schienengebundenen Umschlagseinrichtungen
- Vergleich der betreffenden Förderprogrammteile
- Auswertung der Antragsdaten
- Auswertung der Daten der genehmigten Projekte
- Evaluierung der Förderwirkung
- Rückschlüsse für die Weiterentwicklung der Förderung und Vorschläge für die Anpassung und Optimierung des Förderprogrammes

1.3. Arbeitsmethodik

Den rechtlichen Rahmen für die gegenständliche Evaluierung stellen die folgenden Richtlinien dar:

- Sonderrichtlinien für das Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs, 01.01.2013-31.12.2017
- Sonderrichtlinien für das Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs, 01.01.2018-31.12.2022

Als Grundlage für die durchzuführenden Arbeiten wurden die in der Abwicklungsstelle vorhandenen Unterlagen und Daten der Anschlussbahn- und Terminalförderung herangezogen, wie beispielsweise

- Art des Antrages (Neuerrichtung, Erweiterung bzw. Bestandsinvestitionen),
- beantragte und genehmigte Projektkosten,
- vertraglich vereinbarte Mengenverpflichtung und
- auch der Standort nach Bundesland.

Betrachtet werden jene Ansuchen, die in den Jahren 2017-2021 entweder eingereicht wurden und/oder eine Förderzusage erhielten. In ausgewählten Fällen wird auch ein Rückblick über die dem aktuellen Evaluierungszeitraum vorgelagerte Periode 2012-2016 gegeben bzw. findet eine Zusammenführung mit dieser Vorperiode statt, um eine umfassendere Übersicht über das Förderinstrumentarium geben zu können.

Im ersten Schritt werden dabei die nachfolgenden Antragsdaten und Daten über genehmigte Projekte erfasst bzw. Korrelationen ausgewertet:

- Anträge und genehmigte Projekte im Allgemeinen
- Anträge und genehmigte Projekte nach Förderprogrammteil
- Anträge und genehmigte Projekte nach Maßnahme
- Anträge und genehmigte Projekte nach Unternehmensgröße
- Anträge und genehmigte Projekte nach Bundesland
- Beantragte und genehmigte Projektkosten und Förderungen

Im zweiten Schritt werden die unterschiedlichen Auswirkungen des Förderprogrammes aufgezeigt. Es erfolgt eine Analyse der Auswertungen aus dem ersten Schritt unter Einbeziehung nachstehender Kriterien:

- Durchschnittliche Förderquote
- Förderung je verlagerter oder gehaltener Tonne
- Verlagerungswirkung
- Einsparungspotential an CO₂

2. DEFINITION UND BEDEUTUNG

2.1. Anschlussbahnen

2.1.1. Begriffsdefinition

Laut § 7 EisebG werden Anschlussbahnen wie folgt definiert:

Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann.

Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in

1. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweiwegefahrzeugen
2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen
3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb

Im Kommentar zum Eisenbahngesetz (Catharin, W.; Gürtlich H.-G.) werden Anschlussbahnen als die feinste Verästelung des Eisenbahnnetzes gesehen und diese stellen den letzten Anknüpfungspunkt eines Eisenbahnunternehmens in der Fläche dar. Eine Schließung von Anschlussbahnen bedeutet (im Zusammenhang mit der Einstellung von Nebenbahnen) den Rückzug des Schienenverkehrs aus der Fläche und die Konzentration auf das Hauptnetz. Dadurch wird die Bedeutung des Verkehrsträgers Straße noch mehr gestärkt, da dieser uneingeschränkt zum universellen und jederzeit verfügbaren Verkehrsmittel wird.

2.1.2. Bedeutung von Anschlussbahnen

Laut Statistik Austria wurden im Güterverkehr im Jahr 2020 von allen in- und ausländischen Eisenbahnunternehmen (EVU) insgesamt 97,5 Mio. Tonnen an Gütern auf dem österreichischen Schienennetz befördert (vgl. Statistik Austria, 2021). Lt. Statistiken von VABU wurden 2019 knapp zwei Drittel des gesamten Transportvolumens auf der Schiene über Anschlussbahnen abgewickelt. Anschlussbahnen sind demzufolge eine bedeutende und maßgebliche Stütze des Güterverkehrs (vgl. VABU, 2021). Im Jahr 2020 wurden in den Anschlussbahnen in Österreich 1,21 Millionen Güterwagen beigestellt. Das waren pandemiebedingt um 11 % weniger als im Jahr 2019 (1,36 Mio.) (vgl. Schienen-Control, Jahresbericht 2020).

Anschlussbahnen ermöglichen die Umsetzung von nationalen und internationalen Transporten entlang des europaumspannenden Schienennetzes und schaffen so die Verbindung zu den wichtigsten europäischen Häfen, Terminals, Industrie- und Wirtschaftszentren. Anschlussbahnen sind somit als eine der wichtigsten Säulen für den österreichischen Eisenbahngüterverkehr zu bezeichnen.

Darüber hinaus werden Anschlussbahnen zur Ermöglichung eines Haus-Haus-Verkehrs zwischen Verloaderinnen und Verladern sowie Empfängerinnen und Empfängern auf der Schiene genutzt. Anschlussbahnen stellen dadurch schon seit Beginn des Eisenbahnwesens einen sehr bedeutenden Anreiz zur Förderung des Schienengüterverkehrs dar. Verkehre von Anschlussbahn zu Anschlussbahn stehen im direkten Wettbewerb zum Straßentransport, bedürfen aber aus ökonomischen Gründen eines gewissen Mindestvolumens, um wirtschaftlich abgewickelt werden zu können, da sie einen vergleichsweise hohen logistischen Aufwand erfordern. Wenn es sich nicht um Ganzzüge handelt, die im Punkt-Punkt-Verkehr unterwegs sind, sondern um einzelne Waggons bzw. kleinere Waggongruppen, ist für die Integration dieser Einzelwagen in die allgemeinen Güterverkehrsbewegungen auf der Schiene ein im Vergleich nicht unerheblicher, zusätzlicher Aufwand an verschubtechnischer Behandlung notwendig.

Über das betriebswirtschaftlich erforderliche Güterverkehrsaufkommen von Anschlussbahnverkehren gehen die Auffassungen nicht nur zwischen den einzelnen Bahnbetreibern, sondern auch innerhalb verschiedener Zeitperioden oft gravierend auseinander. So ist in Europa nach großflächigen Stilllegungen von Anschlussbahnen und Verladestellen in vielen Ländern, wie z.B. aktuell im Nachbarland Deutschland, nunmehr wieder zunehmend eine gegenläufige Tendenz zu bemerken. Auch in Österreich sind auf Basis des Mobilitätsmasterplans 2030 (vgl. BMK, 2021) Maßnahmen in Ausarbeitung, die dazu beitragen sollen, Transportsubstrat wieder auf die Schiene zu holen.

Von der Kostenstruktur ist die Produktion von Schienenverkehrsleistungen durch hohe Fixkostenanteile und bei entsprechender Betriebsform vergleichsweise außerordentlich niedrigen variablen Kosten gekennzeichnet. Für viele Unternehmen ist die Anschlussbahn auch als ein entscheidender Standortfaktor zu nennen. Darüber hinaus tragen Anschlussbahnen wesentlich zur regionalen und lokalen Verkehrsentlastung in verkehrstechnisch und ökologisch sensiblen Regionen bei.

2.2. Umschlagsanlagen im Intermodalen Verkehr

2.2.1. Begriffsdefinition

Das Eisenbahngesetz 1957 kennt den Begriff der intermodalen Umschlagsanlage in dieser Form nicht. Die Schienen-Control GmbH stützt sich in ihrer Arbeit auf den Begriff der Serviceeinrichtung, die im Eisenbahngesetz 1957 definiert wird.

Im § 58 Eisenbahngesetz 1957 werden Güterterminals unter dem Begriff Serviceeinrichtung wie folgt subsumiert:

§ 58 a Abs.1: Eine Serviceeinrichtung ist eine Anlage, umfassend auch Grundstücke, Gebäude und Ausrüstung, die ganz oder teilweise speziell dafür hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der im § 58 b Abs. 1 bis 3 angeführten Leistungen als Serviceleistungen in ihr erbringen zu können.

Im oben genannten Abs. 1 werden der Zugang zu den Serviceeinrichtungen definiert und die Serviceeinrichtungen taxativ aufgezählt:

§ 58 b Abs.1: Betreiber von Serviceeinrichtungen haben unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, den Zugang, einschließlich des Schienenzugangs, zu ihren nachfolgend angeführten Serviceeinrichtungen und zu den Leistungen zu ermöglichen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden.

In der folgenden taxativen Aufzählung werden insbesondere unter Punkt 2 die Güterterminals angeführt.

In einem Dokument mit dem Namen „Terminologie des kombinierten Verkehrs“, erstellt im Jahre 2001, von der Europäischen Union (EU), der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) und der UN-Wirtschaftskommission (UN/ECE), findet sich die folgende Definition für den Begriff Terminal:

Ein für den Umschlag und die Lagerung von ITE (Intermodale Transporteinheit) ausgerüsteter Ort. ... Unter Intermodaler Transporteinheit sind Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger zu verstehen, die für den intermodalen Verkehr geeignet sind.

2.2.2. Bedeutung von Terminals

Containerterminals spielen im Kontext der nationalen und internationalen Transportketten eine besondere Rolle. Sie sind Knotenpunkte und Schnittstellen der Transportwege und bewerkstelligen auch den Modenwechsel (Umschlag) zwischen Schiene, Straße und Wasser. Dazu kommen Aufgaben wie Feederverkehre, das Zusammenfassen von Ladungen in Containern sowie das Lagern und Verteilen von Containern und deren Reparatur.

Jeder Verkehrsträger hat seine spezifischen Vorteile. Um eine optimale Kombination von Schiene, Straße und Wasserstraße zu erreichen, sind intermodale Terminals der zeitgemäße Lösungsansatz.

Demgemäß findet sich auch im Mobilitätsmasterplan 2030 des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Kapitel „Verlagern, dort wo’s geht“ ein eigener Punkt zum Thema Verlagerung des Güterverkehrs vor allem in Hinblick auf die Schiene (vgl. BMK, 2021).

3. FÖRDERPROGRAMME

Ab der Förderperiode 2013 – 2017 wurden die beiden bis dahin getrennten Programme zur Förderung des Ausbaues von Anschlussbahnen (AB-Programm) sowie der Förderung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr (T-Programm) in einer Richtlinie zusammengeführt. Nachfolgend werden die spezifischen Bestimmungen für die Anschlussbahn- und Terminalförderung im Detail erörtert. Für die Evaluierung des Förderprogramms sind sowohl die Förderperiode 2013 – 2017 als auch die Förderperiode 2018 - 2022 wesentlich, da der Evaluierungszeitraum 2017 bis 2021 betrachtet wird und beide Förderperioden darunterfallen.

3.1. Förderung von Anschlussbahnen

3.1.1. Förderperiode 2013-2017

Antragsberechtigte

Antragsberechtigt waren natürliche Personen, Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften, deren Wohnsitz oder Sitz sich innerhalb des Gebietes der Republik Österreich befindet. Gebietskörperschaften selbst waren nicht antragsberechtigt.

Art und Umfang der Förderung

Im Rahmen dieses Programmes wurden Investitionskostenzuschüsse gewährt.

Diese durften

- im Falle der Errichtung neuer Anschlussbahnen, maximal 50 %, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten und
- im Falle der Erweiterung bestehender Anschlussbahnen, maximal 40 %, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten,

betragen.

Im Rahmen dieses Programmes betrug die maximale Förderung pro Projekt

- im Falle der Errichtung neuer Anschlussbahnen EUR 2.500.000,00 und
- im Falle der Erweiterung bestehender Anschlussbahnen EUR 2.000.000,00.

Es wurden nur Projekte gefördert, bei denen der Förderungsbetrag zumindest EUR 15.000,00 (Bagatellgrenze) betrug.

Tabelle 1: Gewerketabelle Anschlussbahn (Beilage ASB der SRL 2013-2017)

Investive Maßnahmen	Maximale Förderquote
Planung (im Ausmaß von maximal 5 % der Investitionskosten)	50 %
Baufeldfreimachung	15 %
Tiefbau	25 %
Erdbau	20 %
Schienenseitige Anbindung sowie Gleisanlagen	50 %
Straßenseitige Anbindung sowie Umschlagsflächen	20 %
Hochbau	30 %
Umschlagsgeräte	30 %
Ausrüstung	30 %
Begleitmaßnahmen	25 %

Verpflichtungen

Die Förderungsnehmer:innen waren zu verpflichten, ein Mindesttransportvolumen während eines festgelegten Zeitraums vertraglich zu garantieren. Bei Nichteinhaltung der Mindesttransportverpflichtung war die Förderung aliquot zurückzuzahlen.

3.1.2. Förderperiode 2018-2022

Im Rahmen der gegenständlichen Richtlinie besteht die zusätzliche Möglichkeit der Förderung von Bestandsinvestitionen. Dies sind Investitionen, welche in ihrer Gesamtcharakteristik über die Herstellung des fördergegenständlichen Objekts in den ursprünglichen, funktionsfähigen Zustand hinausgehen und Verbesserungen im Bereich der Betriebsführung, der betrieblichen Abwicklung, der Haltbarkeit, der Nutzbarkeit und Servicierbarkeit der Anlagenteile bewirken.

Antragsberechtigzte

Antragsberechtigt sind natürliche Personen, Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften, deren Wohnsitz oder Sitz sich innerhalb des Gebietes der Republik Österreich befindet.

Art und Umfang der Förderung

Im Rahmen dieses Programmes können Investitionskostenzuschüsse gewährt werden.

Diese dürfen

- im Falle der Errichtung neuer Anschlussbahnen, maximal 40 %, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten und
- im Falle der Erweiterung bestehender Anschlussbahnen, maximal 40 %, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten,
- im Falle von Bestandsinvestitionen in Anschlussbahnen, maximal 40 %, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten,

betragen.

Im Rahmen dieses Programmes beträgt die maximale Förderung pro Projekt

- im Falle der Errichtung neuer Anschlussbahnen EUR 2.500.000,00,
- im Falle der Erweiterung bestehender Anschlussbahnen EUR 2.000.000,00,
- im Falle einer Bestandsinvestition in eine Anschlussbahn EUR 300.000,00.

Es werden nur Projekte gefördert, bei denen der Förderungsbetrag zumindest EUR 10.000,00 (Bagatellgrenze) beträgt.

Richtlinienbeilage Teil Anschlussbahn – Gewerketabelle für Neubau und Erweiterung

Tabelle 2: Gewerketabelle Anschlussbahn (Beilage ASB der SRL 2018-2022)

Investive Maßnahmen	Maximale Förderquote
Baufeldfreimachung	15 %
Planung (im Ausmaß von maximal 5 % der Investitionskosten)	50 %
Tiefbau	25 %
Erdbau	20 %
Schienenseitige Anbindung sowie Gleisanlagen	50 %
Straßenseitige Anbindung sowie Umschlagsflächen	20 %
Hochbau	30 %
Umschlagsgeräte	30 %
Ausrüstung	30 %
Begleitmaßnahmen	25 %
Kaianlagen	25 %

Verpflichtungen

Die Förderungsnehmer:innen sind zu verpflichten, ein Mindesttransportvolumen während eines festgelegten Zeitraums vertraglich zu garantieren. Bei Nichteinhaltung der Mindesttransportverpflichtung ist die Förderung aliquot zurückzuzahlen.

Richtlinienbeilage Teil Bestandsinvestitionen – Gewerketabelle für Bestandsinvestitionen für Anschlussbahnen und Terminals

Tabelle 3: Gewerketabelle Bestandsinvestitionen (Beilage BS der SRL 2018 -2022)

Investive Maßnahmen	Maximale Förderquote
Baufeldfreimachung	0 %
Planung (im Ausmaß von maximal 5 % der Investitionskosten)	50 %
Tiefbau	20 %
Erdbau	10 %
Schienenseitige Anbindung sowie Gleisanlagen	35 %
Straßenseitige Anbindung sowie Umschlagsflächen	10 %
Hochbau	25 %
Umschlagsgeräte	25 %
Ausrüstung	20 –25 %
Begleitmaßnahmen	0 %
Kaianlagen	0 %

Verpflichtungen

Die Förderungsnehmer:innen sind zu verpflichten, ein Mindesttransportvolumen während eines festgelegten Zeitraums vertraglich zu garantieren. Dieses wird mit 90 % der durchschnittlichen umgeschlagenen Tonnagen der letzten fünf Jahre vor dem Antragsjahr berechnet. Bei Nichteinhaltung der Mindesttransportverpflichtung ist die Förderung aliquot zurückzuzahlen.

3.1.3. Vergleich der beiden Förderperioden

Im Vergleich zur Richtlinie 2013-2017 wurden durch die Richtlinie 2018-2022 die Förderbedingungen in folgenden Punkten verändert:

- Beim Kreis der Antragsberechtigten wurde das ausdrückliche Verbot der Antragstellung durch Gebietskörperschaften aufgehoben.
- Bei der Errichtung neuer Anschlussbahnen wurde die Obergrenze für die maximale Förderung von 50 % auf 40 % der Investitionskosten gesenkt.
- Bei der Anschlussbahnförderung wurde das Gewerk Kaianlagen mit maximal 25 % Förderquote aufgenommen.
- Die Bagatellgrenze wurde von EUR 15.000,00 auf EUR 10.000,00 gesenkt.
- Bestandsinvestitionen wurden als zusätzliche Möglichkeit der Förderung etabliert. Dabei wurden bei den Gewerken die Fördersätze im Vergleich zur Neubau- und Erweiterungsinvestition reduziert. Im Ausgleich dazu wurde aber die Tonnagenpflicht ohne Zwang zur Steigerung festgelegt.

3.2. Förderung von Terminals

3.2.1. Förderperiode 2013-2017

Antragsberechtigte

Grundvoraussetzung für die Antragstellung war die Gewährleistung eines nicht diskriminierenden Betriebes der Einrichtung. Antragsberechtigt waren Einzelunternehmen bzw. Personen- oder Kapitalgesellschaften mit Sitz in Österreich. Eigentümer:innen und Betreiber:innen, welche mit der Republik Österreich Vereinbarungen über die Finanzierung von Infrastrukturen (z.B. mittleres Rahmenplan) getroffen haben, waren nicht antragsberechtigt.

Art und Umfang der Förderung

Im Rahmen dieses Programmes wurden Investitionskostenzuschüsse gewährt.

Diese durften

- im Falle der Errichtung bzw. Erweiterung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr maximal 30 %, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten, betragen.

Im Rahmen dieses Programmes betrug die maximale Förderung pro Projekt

- im Falle der Errichtung bzw. Erweiterung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr EUR 2.500.000,00.

Es wurden nur Projekte gefördert, bei denen der Förderungsbetrag zumindest EUR 15.000,00 (Bagatellgrenze) betrug.

Tabelle 4: Gewerketabelle Terminal (Beilage T der SRL 2013-2017)

Investive Maßnahmen	Maximale Förderquote
<i>a) Zuwendungsfähigkeit landseitig</i>	
Baufeldfreimachung	15 %
Planung (im Ausmaß von maximal 5 % der Investitionskosten)	50 %
Tiefbau	25 %
Erdbau	20 %
Schienenseitige Anbindung sowie Gleisanlagen	50 %
Straßenseitige Anbindung sowie Umschlagsflächen	15 – 30 %
Hochbau	10 – 25 %
Umschlagsgeräte	30 %
Ausrüstung	30 %
Begleitmaßnahmen	25 %
<i>b) Zuwendungsfähigkeit wasserseitig</i>	
Kaianlagen	25 %
Sonstige Maßnahmen	25 %

Verpflichtungen

Mit Unterzeichnung des Vertrages verpflichteten sich die Förderungsnehmer:innen, in Abhängigkeit von dem höchsten Gesamtförderanteil, die Anlagen und Einrichtungen zumindest über folgende Zeit zu betreiben:

Tabelle 5: Mindestbetriebsdauer

Förderanteil (mit einem oder mehreren Gewerken bis zu:)	Mindestbetriebsdauer (gültig für das Gesamtvorhaben)
max. 50 %	11 Jahre
max. 30 %	7 Jahre
max. 20 %	5 Jahre

Ausschlaggebend für die Länge der Mindestbetriebsdauer war der jeweils höchste Einzelförderanteil gemäß den Gewerken in der Fördersatztabelle der Richtlinienbeilagen.

3.2.2. Förderperiode 2018-2022

Auch im Programmteil der Unterstützung von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs besteht im Rahmen der gegenständlichen Richtlinie die zusätzliche Möglichkeit der Förderung von Bestandsinvestitionen. Diese beschränkt sich hier aber auf die Förderung von Ersatzinvestitionen im Zusammenhang mit der Anschaffung von mobilen Umschlagsgeräten.

Antragsberechtigte

Grundvoraussetzung für die Antragstellung ist die Gewährleistung eines nicht diskriminierenden Betriebes der Einrichtung. Antragsberechtigt sind Einzelunternehmen bzw. Personen- oder Kapitalgesellschaften mit Sitz in Österreich. Eigentümer:innen und Betreiber:innen, welche mit der Republik Österreich Vereinbarungen über die Finanzierung von Infrastrukturen (z.B. mittels Rahmenplan) getroffen haben, sind für diese Investitionen nicht antragsberechtigt.

Art und Umfang der Förderung

Im Rahmen dieses Programmes können Investitionskostenzuschüsse gewährt werden.

Diese dürfen

- im Falle der Errichtung bzw. Erweiterung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr maximal 30 %, bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten, betragen.

Im Rahmen dieses Programmes beträgt die maximale Förderung pro Projekt

- im Falle der Errichtung bzw. Erweiterung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr EUR 2.500.000,00.

Investitionskostenzuschüsse für Bestandsinvestitionen werden nur für mobile Umschlagsgeräte in Höhe von max. 25 % gewährt.

Es werden nur Projekte gefördert, bei denen der Förderungsbetrag zumindest EUR 10.000,00 (Bagatellgrenze) beträgt.

Richtlinienbeilage Teil Terminal – Gewerketabelle für Neubau und Erweiterung

Tabelle 6: Gewerketabelle Terminal (Beilage T der SRL 2018-2022)

Investive Maßnahmen	Maximale Förderquote
<i>a) Zuwendungsfähigkeit landseitig</i>	
Baufeldfreimachung	15 %
Planung (im Ausmaß von maximal 5 % der Investitionskosten)	50 %
Tiefbau	25 %
Erdbau	20 %
Schienenseitige Anbindung sowie Gleisanlagen	50 %
Straßenseitige Anbindung sowie Umschlagsflächen	15 – 30 %
Hochbau	25 %
Umschlagsgeräte	30 %
Ausrüstung	30 %
Begleitmaßnahmen	25 %
<i>b) Zuwendungsfähigkeit wasserseitig</i>	
Kaianlagen	25 %

Verpflichtungen

Mit Unterzeichnung des Vertrages verpflichten sich die Förderungsnehmer:innen, in Abhängigkeit von dem höchsten Gesamtförderanteil, die Anlagen und Einrichtungen zumindest über folgende Zeit zu betreiben:

Tabelle 7: Mindestbetriebsdauer

Förderanteil (mit einem oder mehreren Gewerken bis zu:)	Mindestbetriebsdauer (gültig für das Gesamtvorhaben)
max. 50 %	11 Jahre
max. 30 %	7 Jahre
max. 20 %	5 Jahre

Ausschlaggebend für die Länge der Mindestbetriebsdauer ist der jeweils höchste Einzelförderanteil gemäß den Gewerken in der Fördersatztabelle der Richtlinienbeilagen.

Richtlinienbeilage Teil Bestandsinvestitionen

Die Richtlinienbeilage Teil Bestandsinvestitionen bezieht sich im Terminalbereich auf mobile Umschlagsgeräte und ist mit einer maximalen Förderquote von 25 % beschränkt.

Verpflichtungen

Mit Unterzeichnung des Vertrages verpflichten sich die Förderungsnehmer:innen, in Abhängigkeit von dem höchsten Gesamtförderanteil, die Anlagen und Einrichtungen zumindest über eine bestimmte Zeit, festgelegt in Tabelle 7, zu betreiben.

3.2.3. Vergleich der beiden Förderperioden

Im Vergleich der aktuellen Richtlinie 2018-2022 mit der Richtlinie 2012-2017 können für die Terminalförderung folgende Veränderungen festgehalten werden:

- Das Gewerk Hochbau wurde auf die Förderung von Investitionen für Ein- und Ausfahrshalter eingeschränkt. Der maximale Fördersatz beträgt 25 %.
- Die Bagatellgrenze wurde von EUR 15.000,00 auf EUR 10.000,00 gesenkt.
- Die Bestandsinvestition wurden als zusätzliche Möglichkeit der Förderung etabliert. Im Rahmen dieser Förderung wird die Anschaffung von mobilen Umschlagsgeräten unterstützt. Die max. Obergrenze beträgt auch hier EUR 300.000,00.

4. EVALUIERUNG DES FÖRDERPROGRAMMS FÜR DEN ZEIT- RAUM 2017-2021

In der gegenständlichen Evaluierung wurden alle in den Zeitraum 01.01.2017-31.12.2021 fallenden Förderfälle der Anschlussbahn- und Terminalförderung erfasst und deren Daten aufbereitet. Darüber hinaus wurden in ausgewählten Einzelbetrachtungen die Ergebnisse des definierten Evaluierungszeitraumes in einem Gesamtüberblick mit den Jahren der Vorperiode (2012-2016) zusammengeführt, um auch längerfristige Entwicklungen aufzuzeigen.

Als Datenquelle wurden die Aufzeichnungen der Abwicklungsstelle der SCHIG mbH über die Daten jener Förderfälle, die im Kontext der ausgewählten Periode zur Einreichung gelangten, herangezogen. Ergänzend dazu wurden, sofern es für einen Gesamtüberblick notwendig war, sowohl die entsprechenden Daten aus der MS-Access Datenbank der ehemaligen Abwicklungs- und Clearingstelle für die Koordination und Abwicklung von Anschlussbahnprojekten (AST), als auch aus den Projektdokumentationen der Abwicklungsstelle der SCHIG mbH für die Förderungen durch den Klima- und Energiefonds verwendet.

Es sei an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass es sich im Folgenden um eine vorwiegend quantitative Auswertung der relevanten Daten handelt.

4.1. Antrag

4.1.1. Anzahl der Anträge im Allgemeinen

Im Betrachtungszeitraum wurde im Rahmen des Anschlussbahn- und Terminalförderprogrammes folgende Anzahl von Anträgen eingereicht.

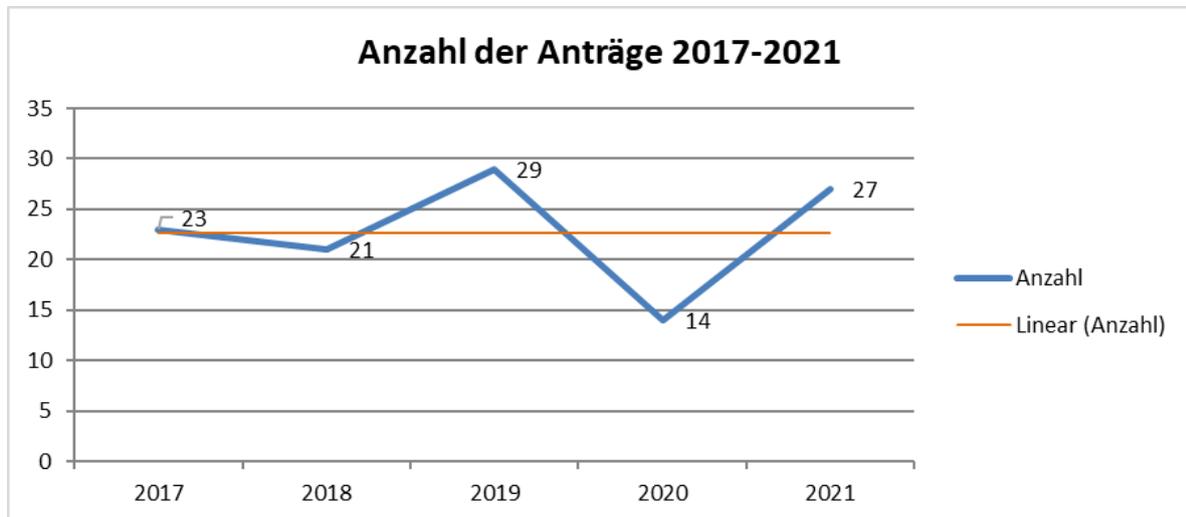
Tabelle 8: Anzahl der Anträge im Betrachtungszeitraum nach Jahren

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Anträge gesamt	23	21	29	14	27	114

Die Anzahl der Anträge zeigt im Jahr 2020 einen klaren Einbruch, der vermutlich auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführen ist.

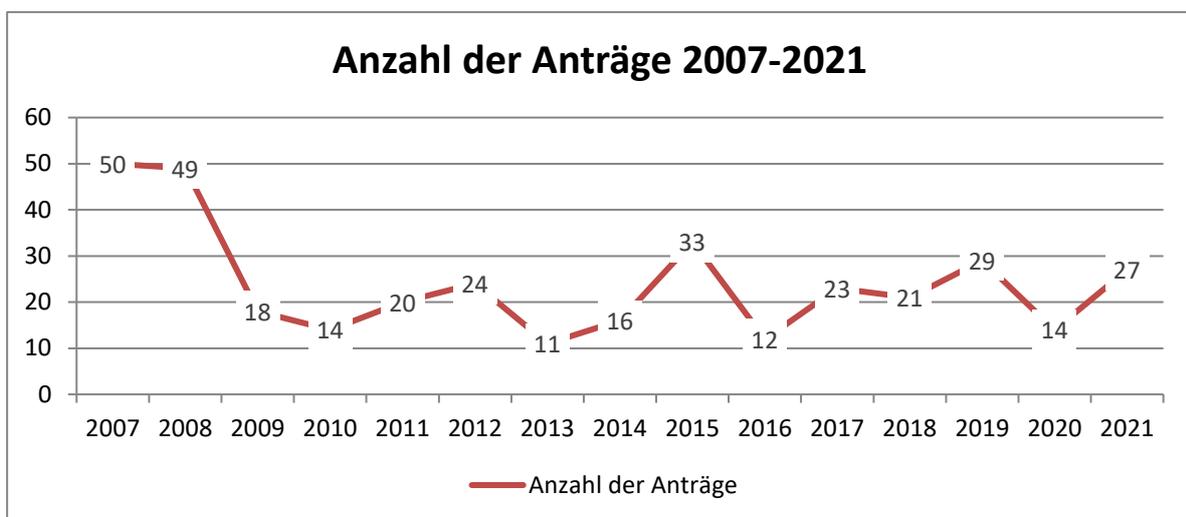
Bei der Zeichnung einer linearen Trendlinie zeigt sich jedoch ein sehr konstanter Verlauf in den letzten fünf Jahren, wie in der nachstehenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 1: Anzahl der Anträge 2017-2021



Bei der Zusammenführung der Anzahl der Anträge mit jenen aus den vorangegangenen Evaluierungsperioden ergibt sich von 2007-2021 folgendes Bild:

Abbildung 2: Entwicklung der Anzahl der Anträge 2007-2021



Nach dem starken Rückgang der Anzahl der Anträge von 2008 auf 2009 zeichnet sich im weiteren Verlauf im Durchschnitt wieder ein leichter Aufwärtstrend ab. Der Anstieg der Anzahl der Anträge in den Jahren 2014 und 2015 spiegelt die positive Annahme des 2014 neu überarbeiteten Förderportfolios wieder. Es ist dazu anzumerken, dass die 16 Anträge im Jahr 2014 in einem Zeitraum von

nur drei Monaten eingelangt sind, da zwischen Oktober 2013 und September 2014 keine Möglichkeit zur Antragstellung bestand. Der bereits oben erwähnte Rückgang der Antragszahl im Jahr 2020 ist aus heutiger Sicht als anlassbezogen und vorübergehend einzustufen.

4.1.2. Anzahl der Anträge nach Förderprogrammteil

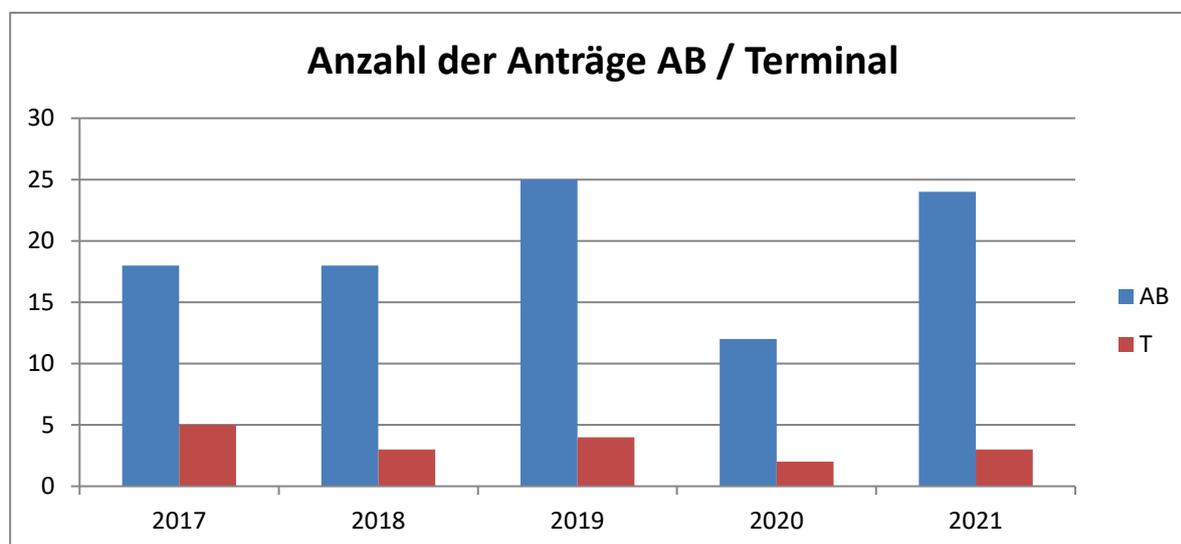
Die Verteilung der Anträge im Betrachtungszeitraum nach den beiden Förderprogrammteilen für Anschlussbahnen bzw. Terminal ist in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 9: Anzahl der Anträge im Betrachtungszeitraum nach Förderprogrammteil

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Anträge gesamt	23	21	29	14	27	114
Anschlussbahn	18	18	25	12	24	97
in Prozent	78	86	86	86	89	85
Terminal	5	3	4	2	3	17
in Prozent	22	14	14	14	11	15

Von den eingereichten 114 Projektanträgen wurden 97 Einreichungen für Anschlussbahnen und 17 Projekte für Intermodale Umschlagsanlagen bei der Abwicklungsstelle eingereicht. Dies entspricht einem Verhältnis von 85 zu 15 Prozent. Graphisch dargestellt ergibt sich das folgende Bild:

Abbildung 3: Anzahl der Anträge 2017-2021 nach Förderprogrammteil



4.1.3. Anzahl der Anträge nach Art der Maßnahme

Gemäß dem zu evaluierendem Förderprogramm sind drei Arten von Maßnahmen zu unterscheiden:

Neuerrichtung einer Anschlussbahn- oder Terminalanlage (NE):

Grundsätzlich ist darunter die Schaffung von komplett neuen Strukturen für den Schienentransport zu verstehen. Es muss sich allerdings nicht unbedingt um Neukunden handeln, sondern es kann auch die Ursache in der Übernahme von stillgelegten bzw. stillzulegenden Anlagen liegen. Darüber hinaus können auch neue oder geänderte Standorte von Firmen, die bereits Kunden der Schiene waren, davon profitieren.

Erweiterung bestehender Anschlussbahn- oder Terminalanlagen (EW):

In diesen Fällen ist von einem zunehmend steigenden, über die Schiene abzuwickelnden Transportvolumen auszugehen, das entsprechende Erweiterungen bestehender Anlagen erforderlich macht bzw. sinnvoll erscheinen lässt. Damit wird nicht nur bestehendes Transportvolumen gesichert, sondern es kann auch weiteres dazu gewonnen werden.

Bestandsinvestitionen (BS):

Mit Hilfe dieser Maßnahme, die sowohl für Anschlussbahnen als auch Terminals gilt, sollen ebenfalls die bereits auf der Schiene abgewickelten Gütermengen abgesichert werden, um einer Verlagerung auf die Straße entgegenzuwirken. Bestandsinvestitionen sind Investitionen, welche in ihrer Gesamtcharakteristik über die Wiederherstellung des fördergegenständlichen Objektes in den ursprünglichen, funktionsfähigen Zustand hinausgehen und Verbesserungen im Bereich der Betriebsführung, der betrieblichen Abwicklung, der Haltbarkeit, Nutzbarkeit und Servicierbarkeit der Anlagenteile bewirken. Es muss also im Rahmen der Einreichung ein „Funktionalitätsgewinn“ bzw. eine „Optimierung der Anlage“ durch die geplanten Maßnahmen dargelegt werden.

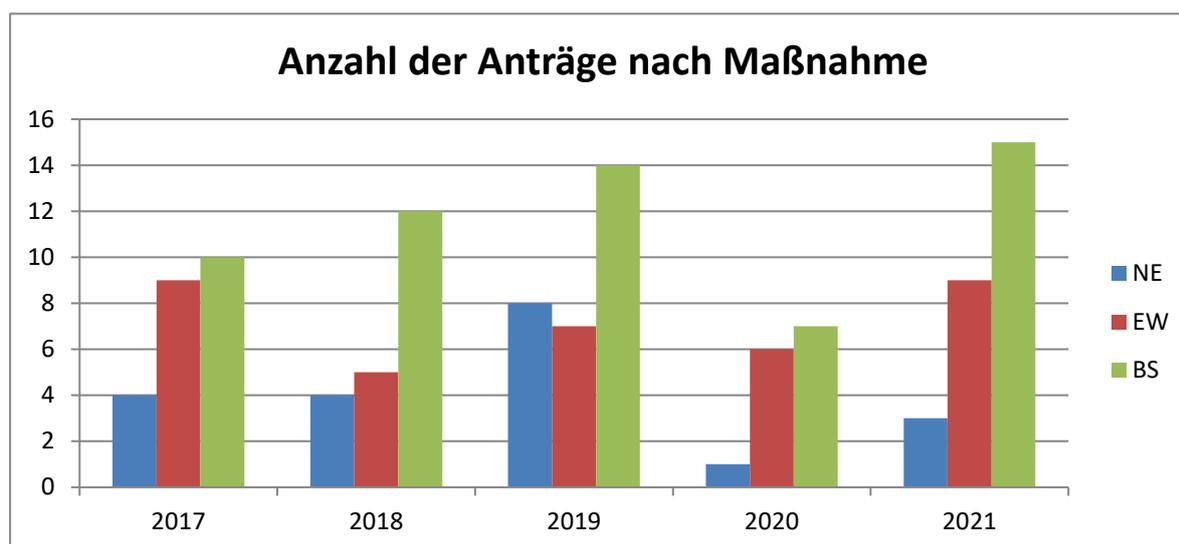
Die Zuordnung der Anträge nach Art der obig beschriebenen Maßnahmen ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 10: Anzahl der Anträge im Betrachtungszeitraum nach Art der Maßnahme

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Anträge gesamt	23	21	29	14	27	114
Neuerrichtung	4	4	8	1	3	20
in Prozent	17	19	28	7	11	18
Erweiterung	9	5	7	6	9	36
in Prozent	39	24	24	43	33	32
Bestandsinvestition	10	12	14	7	15	58
in Prozent	44	57	48	50	56	50

Zur Veranschaulichung der Antragssituation aus der obigen Tabelle erfolgt nachstehend eine graphische Darstellung.

Abbildung 4: Anzahl der Anträge 2017-2021 nach Art der Maßnahme



4.1.4. Anzahl der Anträge nach Unternehmensgröße

Die aktuell gültige Sonderrichtlinie, SA.48485 - Österreich Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs, 2018-2022 enthält bezüglich der Unternehmensgröße folgenden Passus.

„Bei knappen finanziellen Mitteln und dem Vorliegen von Einreichungen sowohl aus dem „Richtlinienteil Anschlussbahn“ als auch aus dem „Richtlinienteil Terminal“ wird primär zugunsten von Anschlussbahnprojekten entschieden. Jene Anschlussbahnprojekte, die eine besonders hohe Transportverlagerung erwarten lassen und der Förderungswerber gleichzeitig ein KMU im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L 124 vom 20.5.2003, S. 36, ist, werden bevorzugt behandelt.“

In dieser Empfehlung der Kommission betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen werden die Betriebsgrößen wie folgt festgelegt:

Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) werden definiert als Unternehmen, die

- weniger als 250 Mitarbeiter beschäftigen und einen Jahresumsatz von höchstens EUR 50 Mio. oder eine Jahresbilanzsumme von höchstens EUR 43 Mio. aufweisen.

Für die Unterscheidung zwischen Kleinstunternehmen sowie kleinen (KU) und mittleren (MU) Unternehmen gelten dabei folgende Abgrenzungen:

- Kleinstunternehmen: weniger als 10 Mitarbeiter und Jahresumsatz oder Jahresbilanzsumme von höchstens EUR 2 Mio.,
- kleine Unternehmen: weniger als 50 Mitarbeiter und Jahresumsatz oder Jahresbilanzsumme von höchstens EUR 10 Mio.,
- mittlere Unternehmen: weniger als 250 Mitarbeiter und entweder Jahresumsatz von höchstens EUR 50 Mio. oder Jahresbilanzsumme von höchstens EUR 43 Mio.

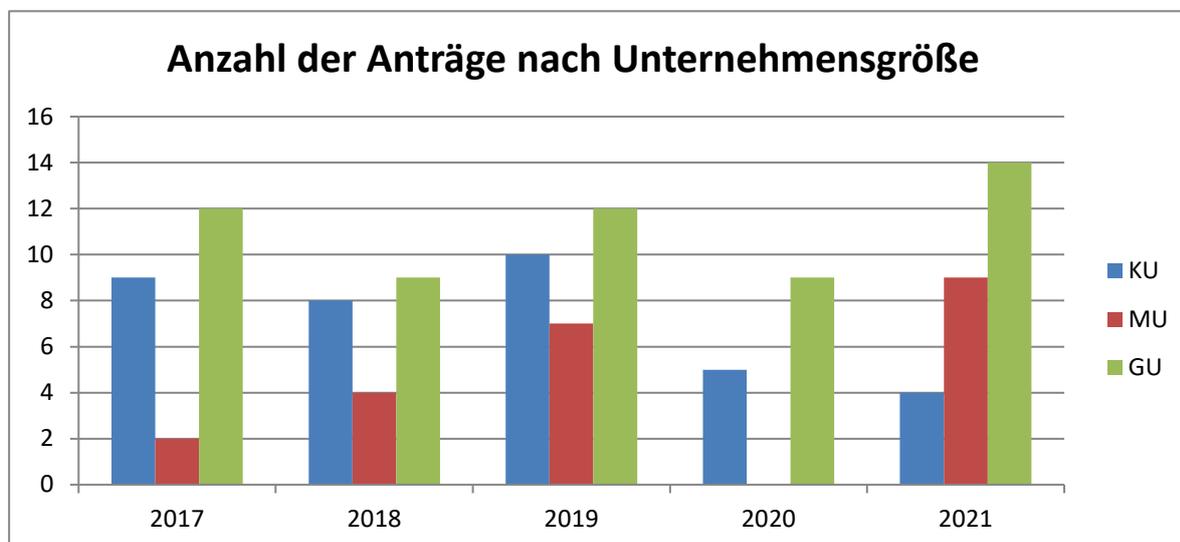
Unter Beachtung der oben angeführten Kriterien ergibt sich für den Betrachtungszeitraum folgendes Bild durch die Zuordnung der Projekte nach Unternehmensgröße.

Tabelle 11: Anzahl der Anträge im Betrachtungszeitraum nach Unternehmensgröße

UN-Größe	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
GU	12	9	12	9	14	56
MU	2	4	7	0	9	22
KU	9	8	10	5	4	36
Summe	23	21	29	14	27	114

Der Überhang der Anträge von großen Unternehmen ist mit mehr als der Hälfte an Anträgen hier klar ersichtlich. Auf dieses Verhältnis wird nochmals genauer im Kapitel „genehmigte Projekte“ eingegangen.

Abbildung 5: Anzahl der Anträge 2017-2021 nach Unternehmensgröße



4.1.5. Anzahl Anträge nach Bundesland

Durch die föderalistische Struktur in Österreich kommt auch der regionalen Verteilung der Fördermittel eine gewisse Bedeutung zu, wobei jedoch die stark unterschiedlichen Größenordnungen der Bundesländer hinsichtlich Fläche, Bevölkerung, Wirtschaftskraft und vor allem Wirtschaftsstruktur zu berücksichtigen sind.

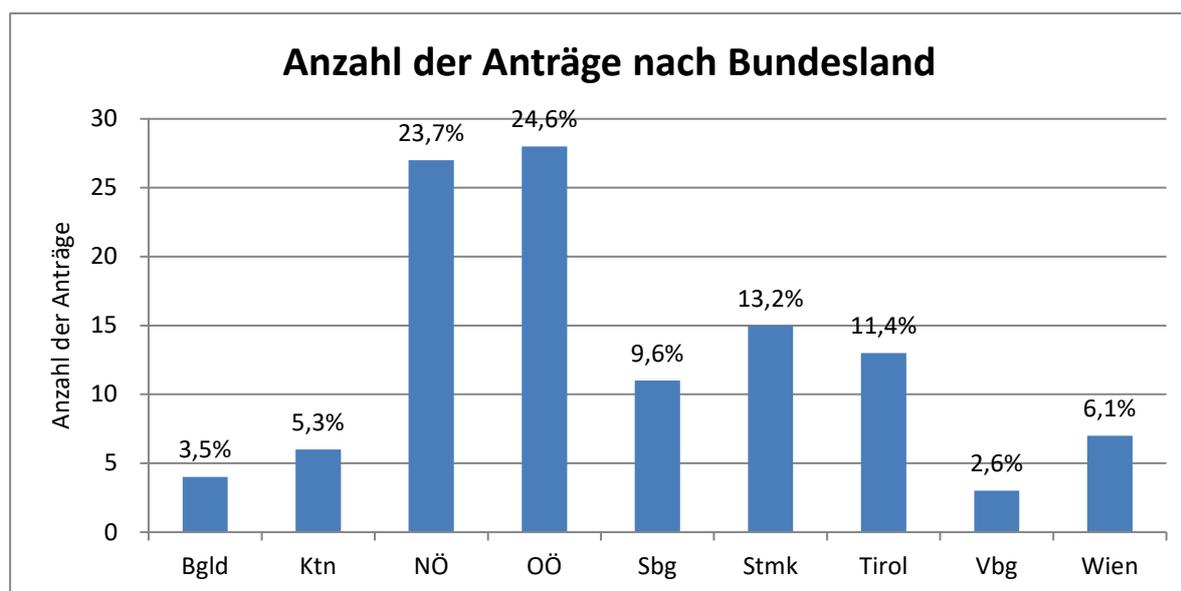
Die Tabelle 13 gibt einen differenzierten Überblick über die Verteilung der 114 Anträge nach Bundesländern im Betrachtungszeitraum, zusätzlich aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Jahren.

Tabelle 12: Anzahl der Anträge im Betrachtungszeitraum nach Bundesland

Jahr	Bgld	Ktn	NÖ	OÖ	Sbg	Stmk	Tirol	Vbg	Wien	Summe
2017	0	3	4	7	2	5	2	0	0	23
2018	1	2	3	6	3	2	2	0	2	21
2019	2	0	5	11	4	3	2	0	2	29
2020	1	1	4	0	2	2	2	1	1	14
2021	0	0	11	4	0	3	5	2	2	27
Summe	4	6	27	28	11	15	13	3	7	114
in Prozent	3,5	5,3	23,7	24,6	9,6	13,2	11,4	2,6	6,1	100,0

Das Bundesland Oberösterreich liegt hier mit 28 Antragstellungen (24,6%) knapp an erster Stelle dieser Wertung, gefolgt von den Bundesländern Niederösterreich mit 27 Anträgen (23,7%), Steiermark mit 15 Anträgen (13,2%) und Tirol mit 13 Anträgen (11,4%). Danach folgen Salzburg (11 Anträge), Wien (7 Anträge), Kärnten (6 Anträge), sowie das Burgenland (4 Anträge) und Vorarlberg (3 Anträge).

Abbildung 6: Anzahl der Anträge 2017-2021 nach Bundesland



4.1.6. Beantragte Investitionskosten und Förderung

Die antragstellenden Unternehmen müssen ihrem Antrag eine Aufstellung der geplanten Investitionskosten beilegen. An Hand dieser Kostenaufstellungen werden von der Abwicklungsstelle - gemäß

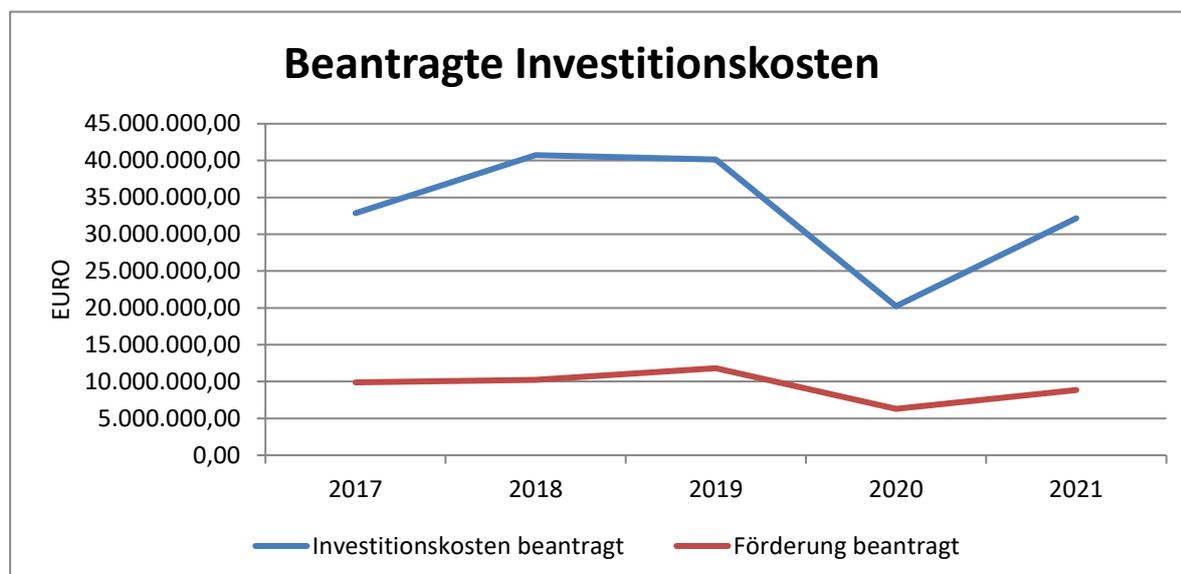
den Gewerketabellen der Richtlinie - die Vorberechnungen für den maximal möglichen Förderbetrag durchgeführt, die dem Beirat im Rahmen der Begutachtung der Anträge vorgelegt werden.

In der folgenden Tabelle und grafischen Übersicht werden die jährlich zur Förderung beantragten Investitionskosten und die sich daraus ergebenden, von den Unternehmen beantragten, Vorberechnungen der maximal möglichen Fördersumme dargestellt.

Tabelle 13: Beantragte Investitionskosten im Betrachtungszeitraum

Jahr	Beantragte Investitionskosten in EUR	Beantragte Förderung in EUR (Vorberechnung)
2017	32.883.666,50	9.877.745,88
2018	40.737.416,87	10.245.937,38
2019	40.128.428,50	11.815.348,56
2020	20.234.293,25	6.299.659,28
2021	32.167.312,23	8.839.353,63
Summe	166.151.117,35	47.078.044,73

Abbildung 7: Beantragte Investitionskosten 2017-2021



4.2. Genehmigte Projekte

Die Begutachtung der Antragsunterlagen führt ein Beirat durch, der vom jeweiligen Fördergeber einberufen wird. Dieser Beirat gibt eine Empfehlung bezüglich der Förderung des Investitionsvorhabens ab, die dann der Zustimmung des jeweiligen Fördergebers bedarf. Der Beirat „ist ein Gremium unter der Leitung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), mit der Zielsetzung der Erörterung, Abgrenzung und Zuordnung sowie Empfehlung der in den Instrumentarien ‚Anschlussbahn- und Terminalförderung‘ eingereichten Förderungsfälle sowie überdies ein Gremium zur allgemeinen Beratung relevanter, mit diesem Aufgabenbereich in Zusammenhang stehender Themenbereiche“ (Geschäftsordnung des Beirates für die Abwicklung der Anschlussbahn- und Terminalförderung (Beirat ATF Neu)).

4.2.1. Anzahl der genehmigten Projekte im Allgemeinen

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Anzahl der beantragten im Vergleich zu den genehmigten Projekten im Betrachtungszeitraum.

Tabelle 14: Genehmigte Projekte im Betrachtungszeitraum nach Jahr

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Anträge	23	21	29	14	27	114
Genehmigte Projekte durch Beirat	19	17	23	13	30	102
Storniert/offen/Studie	-3	-1	-2	0	-1	-7
Genehmigte Projekte zur Evaluierung	16	16	21	13	29	95
in Prozent	70	76	72	93	107	83

Der Wert von 107 % im Jahr 2021 erklärt sich durch die Wiedervorlage von Projekten, die in den Jahren zuvor eingereicht, aber erst im Jahr 2021 genehmigt wurden. Von den insgesamt beantragten 114 Projekten wurden 102 Projekte genehmigt und mit einer Förderzusage bedacht, wobei von diesen im Nachhinein zwei Projekte storniert werden mussten. Über vier Projekte wurde noch keine Entscheidung getroffen. Die einzige Studie, die im Evaluierungszeitraum eingereicht wurde, wird im weiteren Verlauf nicht berücksichtigt.

Somit sind im Rahmen der gegenständlichen Evaluierung 95 genehmigte Projekte zur Auswertung heranzuziehen, die in weiterer Folge unter dem Begriff „genehmigte Projekte“ zusammengefasst werden.

4.2.2. Anzahl der genehmigten Projekte nach Förderprogrammteil

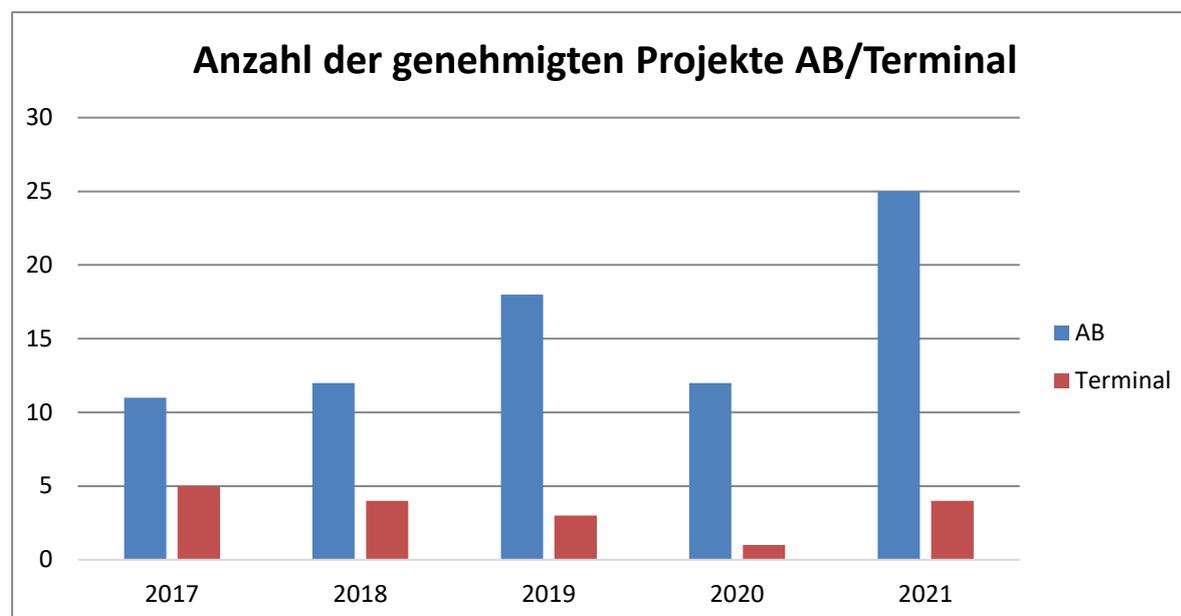
Die Verteilung der genehmigten Projekte im Betrachtungszeitraum nach den beiden Förderprogrammteilen für Anschlussbahnen bzw. Terminal ist in der nachfolgenden Tabelle zu sehen. Die Anzahl der genehmigten Projekte aus Tabelle 16 kann die Anzahl an Anträgen aus Tabelle 9 übersteigen, da nicht alle Anträge in dem Jahr der Einreichung genehmigt werden.

Tabelle 15: Genehmigte Projekte im Betrachtungszeitraum nach Förderprogramm

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Genehmigte Projekte	16	16	21	13	29	95
Anschlussbahnen	11	12	18	12	25	78
in Prozent	69	75	86	92	86	82
Terminals	5	4	3	1	4	17
in Prozent	31	25	14	8	14	18

Von den 95 zur Förderung genehmigten Projektanträgen entfallen 78 Projekte auf Anschlussbahnen und 17 Projekte auf Intermodale Umschlagsanlagen. Dies entspricht einem Verhältnis von 82 zu 18 %. Graphisch dargestellt ergibt sich das folgende Bild:

Abbildung 8: Anzahl der genehmigten Projekte 2017-2021 nach Förderprogramm



4.2.3. Anzahl der genehmigten Projekte nach Art der Maßnahme

Gemäß der in Punkt 4.1.3. beschriebenen Maßnahmen werden diese in der nachfolgenden Tabelle wieder in drei Gruppen eingeteilt.

Tabelle 16: Genehmigte Projekte im Betrachtungszeitraum nach Art der Maßnahme

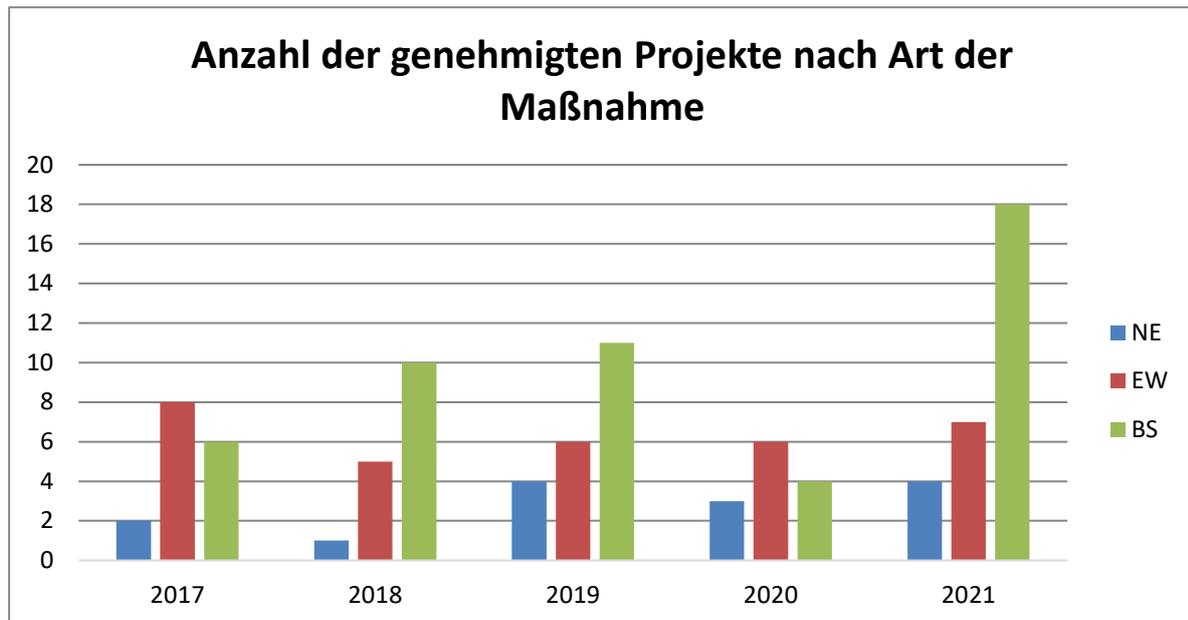
	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Genehmigte Projekte	16	16	21	13	29	95
Neuerrichtung	2	1	4	3	4	14
in Prozent	13	6	19	23	14	15
Erweiterung	8	5	6	6	7	32
in Prozent	50	31	29	46	24	34
Bestandsinvestition	6	10	11	4	18	49
in Prozent	37	63	52	31	62	51

Von den im Berichtszeitraum genehmigten 95 Projekten sind 14 Projekte (15 %) dem Bereich Neuerrichtungsinvestitionen, 32 Projekte (34 %) dem Bereich Erweiterungsmaßnahmen und 49 Projekten (52 %) der Unterstützung für Bestandsinvestitionen in bestehende Bahnanlagen zuzuordnen.

Im Bereich der Maßnahme Neuerrichtung erhielt ein Projekt keine Förderzusage, ein Projekt wurde storniert und bei drei Projekten wurde noch keine Entscheidung getroffen. Bei der Maßnahme Erweiterung von Anschlussbahn- und Terminalanlagen wurden vier Projekte nicht zur Förderung empfohlen und bei einem Projekt steht noch eine Entscheidung aus. Im Rahmen der Bestandsinvestitionen kamen acht Projekte nicht zum Zug und ein Projekt wurde storniert.

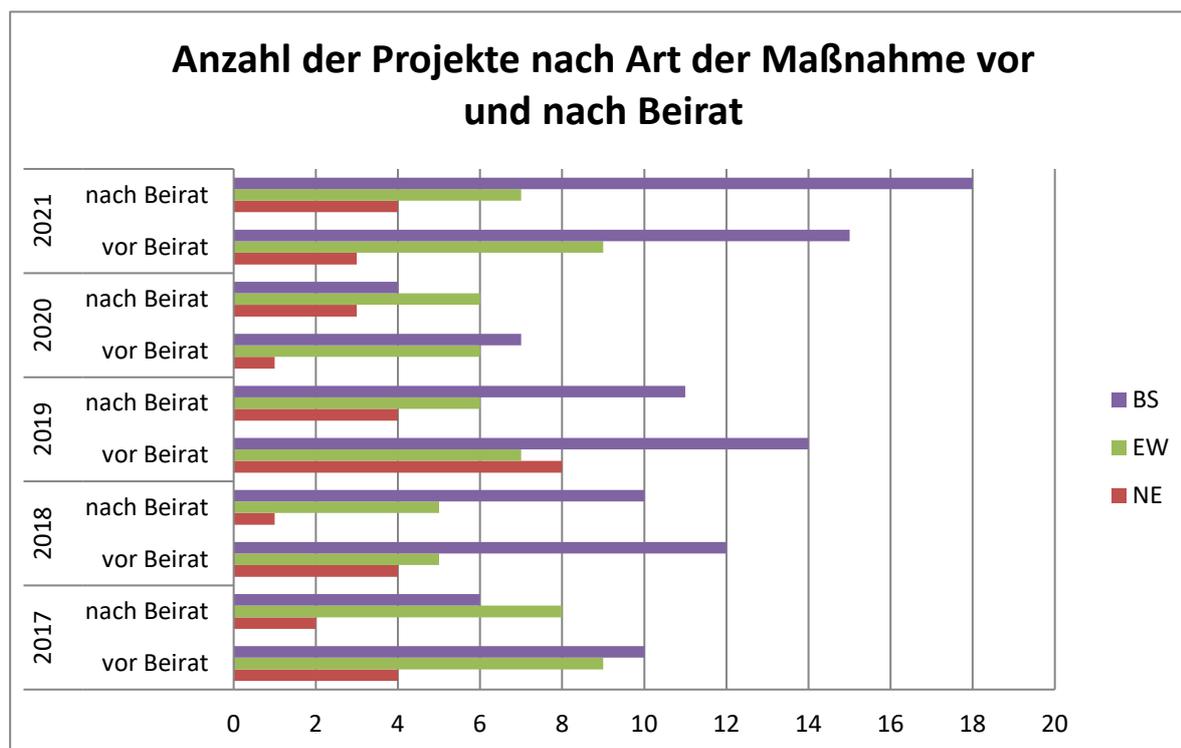
Nachstehende Graphik veranschaulicht nochmals die beschriebene Verteilung:

Abbildung 9: Anzahl der genehmigten Projekte 2017-2021 nach Art der Maßnahme



Interessant ist in diesem Zusammenhang auch der Vergleich der Anzahl der Projekte vor und nach der Förderentscheidung durch den Beirat. Etwaige Unterschiede zwischen den Zahlen vor und nach Beirat ergeben sich durch Wiedervorlagen und Änderung der Art der Maßnahme in der Beiratssitzung. Wiedervorlagen können zu einer Diskrepanz bei den Zahlen vor und nach Beiratssitzung führen, da jeder Antrag nur einmal als Antrag gewertet werden kann und nicht in jedem Jahr neu gewertet wird.

Abbildung 10: Anzahl der genehmigten Projekte 2017-2021 nach Art der Maßnahme vor und nach Beirat:



4.2.4. Anzahl der genehmigten Projekte nach Unternehmensgröße

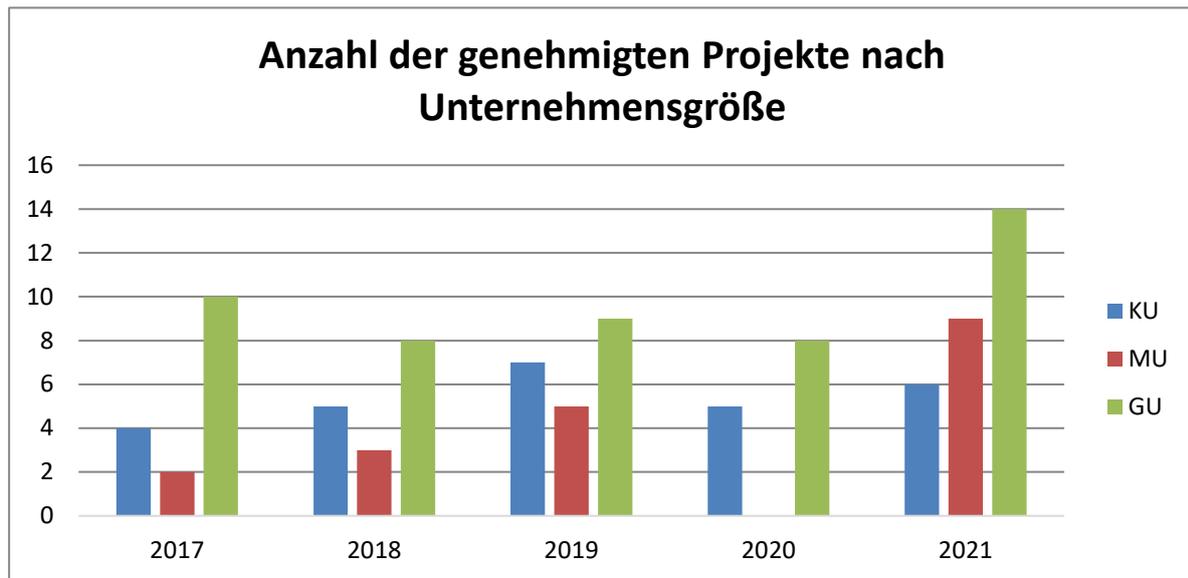
Die Anzahl der genehmigten Projekte nach Unternehmensgröße ist in der nachstehenden Tabelle aufgelistet. Die Zuordnung erfolgte wieder nach den Kriterien wie in Punkt 4.1.4. beschrieben.

Tabelle 17: Genehmigte Projekte im Betrachtungszeitraum nach Unternehmensgröße

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Genehmigte Projekte	16	16	21	13	29	95
GU	10	8	9	8	14	49
MU	2	3	5	0	9	19
KU	4	5	7	5	6	27

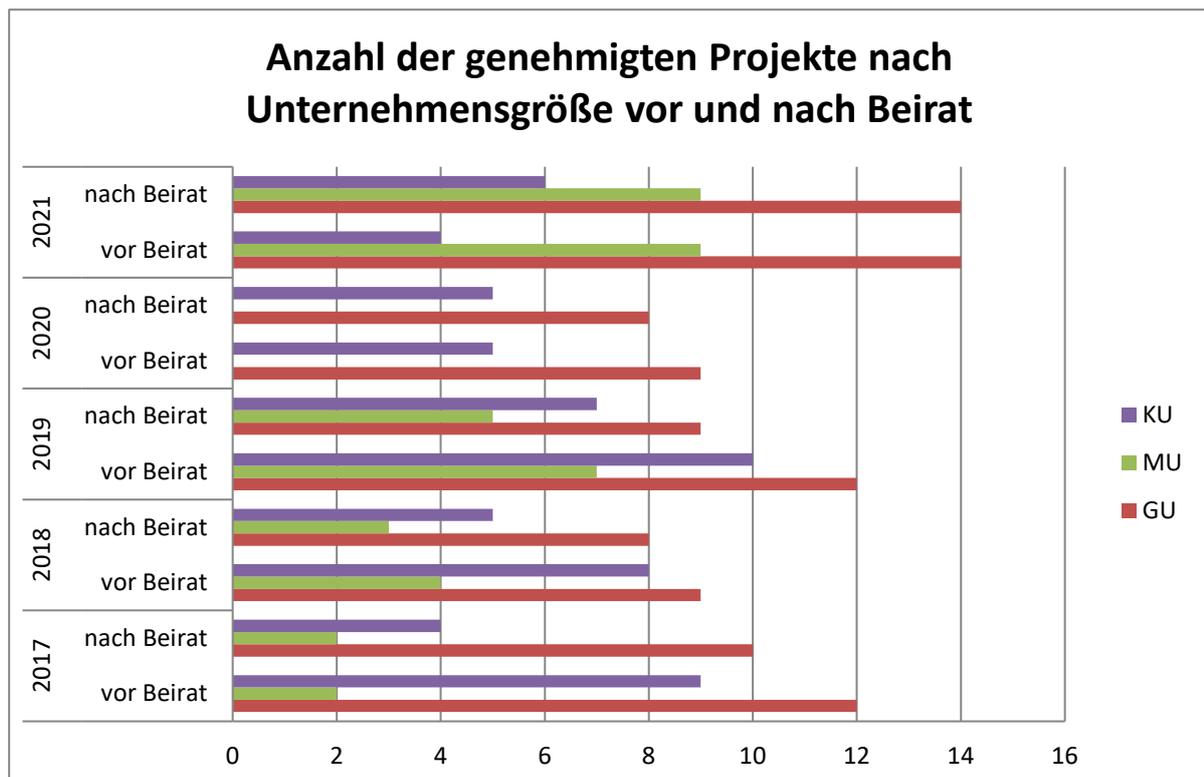
Knapp mehr als die Hälfte der genehmigten Projekte stammt von Großunternehmen, der Rest teilt sich zwischen KU und MU auf, wobei hier die KU überwiegen.

Abbildung 11: Anzahl der genehmigten Projekte 2017-2021 nach Unternehmensgröße



Dieses Verhältnis ist im Vergleich zu jenem der beantragten Projekte unverändert geblieben. Der Vergleich zwischen der Anzahl der genehmigten Projekte nach Unternehmensgröße vor und nach der Jury wird im nachfolgenden Diagramm nochmals grafisch aufbereitet:

Abbildung 12: Anzahl der genehmigten Projekte nach Unternehmensgröße vor und nach Beirat



4.2.5. Anzahl der genehmigten Projekte nach Bundesland

Die nachstehende Tabelle gibt einen differenzierten Überblick über die Verteilung der genehmigten Projekte nach Bundesland und Jahr im Betrachtungszeitraum.

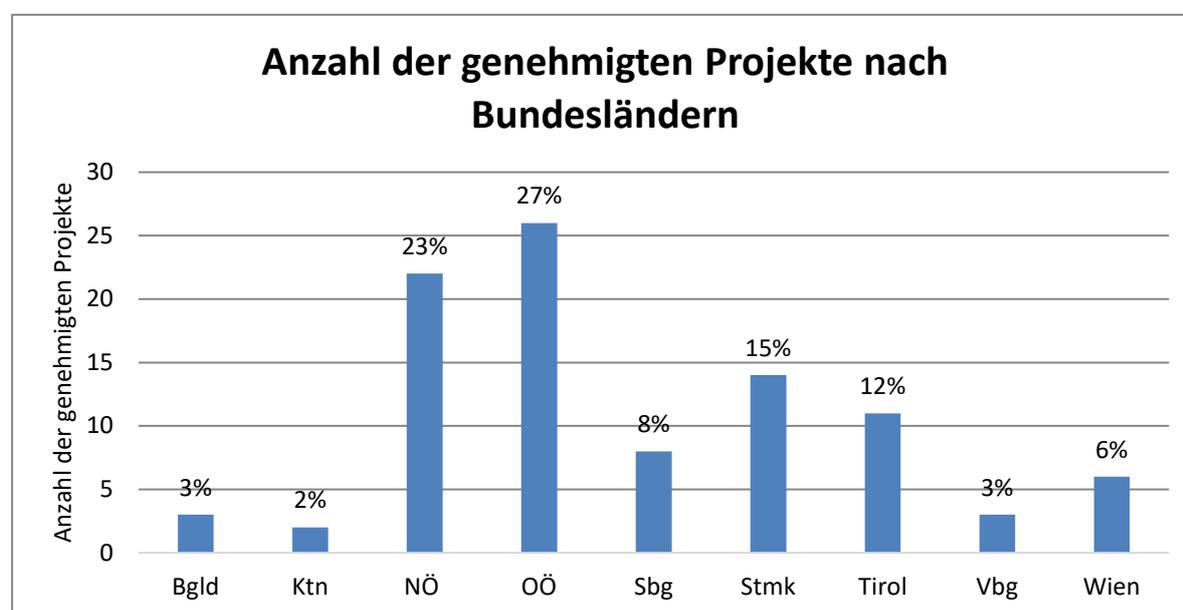
Tabelle 18: Genehmigte Projekte im Betrachtungszeitraum nach Bundesland

Jahr	Bgld	Ktn	NÖ	OÖ	Sbg	Stmk	Tirol	Vbg	Wien	Summe
2017	0	1	3	7	1	3	0	0	1	16
2018	0	1	2	5	1	3	3	0	1	16
2019	1	0	2	9	2	3	1	0	3	21
2020	0	0	3	1	3	2	3	1	0	13
2021	2	0	12	4	1	3	4	2	1	29
Summe	3	2	22	26	8	14	11	3	6	95
in Prozent	3	2	23	27	8	15	12	3	7	100

Das Bundesland Oberösterreich liegt in dieser Auswertung mit 26 geförderten Projekten (27%) an erster Stelle, gefolgt von den Bundesländern Niederösterreich mit 22 Projekten (23%) und Steiermark mit 14 Projekten (15%).

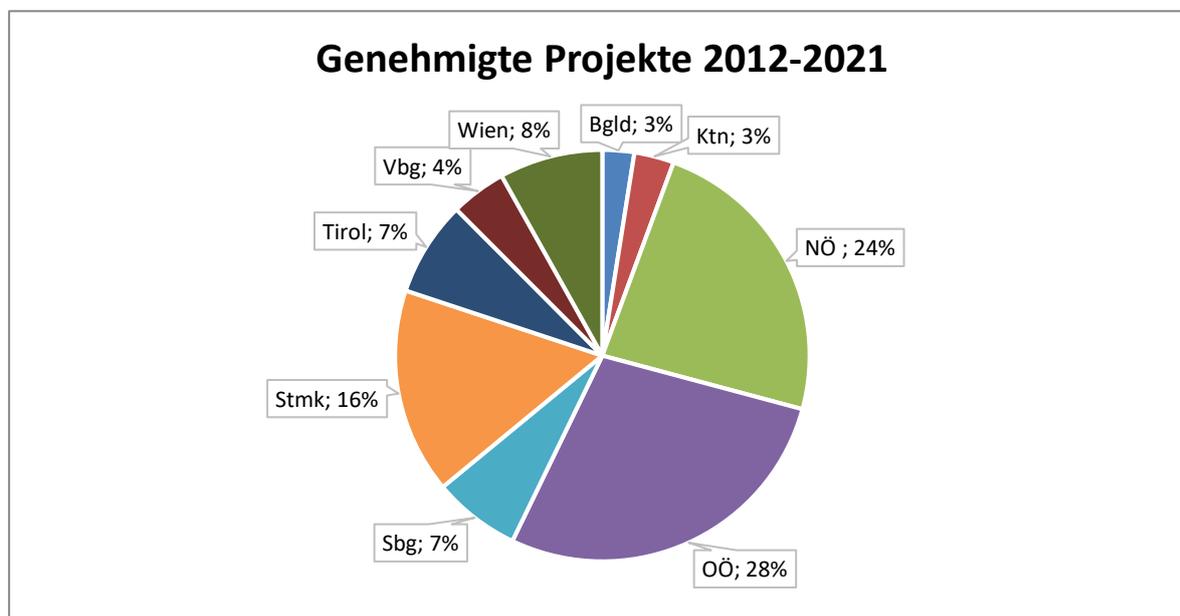
Es folgen die Bundesländer Tirol (11 Projekte), Salzburg (8 Projekte), Wien (6 Projekte), Burgenland und Vorarlberg (jeweils 3 Projekte) sowie Kärnten (2 Projekte).

Abbildung 13: Anzahl der genehmigten Projekte 2017-2021 pro Bundesland



Die drei am stärksten vertretenen Bundesländer sind nach wie vor die Bundesländer Niederösterreich, Oberösterreich und Steiermark. Dies hat auch bereits die Evaluierung des Zeitraums 2012-2016 gezeigt. Für den Zeitraum 2012 bis 2016 zeigt die nachstehende Grafik den nahezu unveränderten Zustand der Verteilung der genehmigten Projekte.

Abbildung 14: Genehmigte Projekte nach Bundesland 2012-2021



4.2.6. Genehmigte Investitionskosten und Förderung

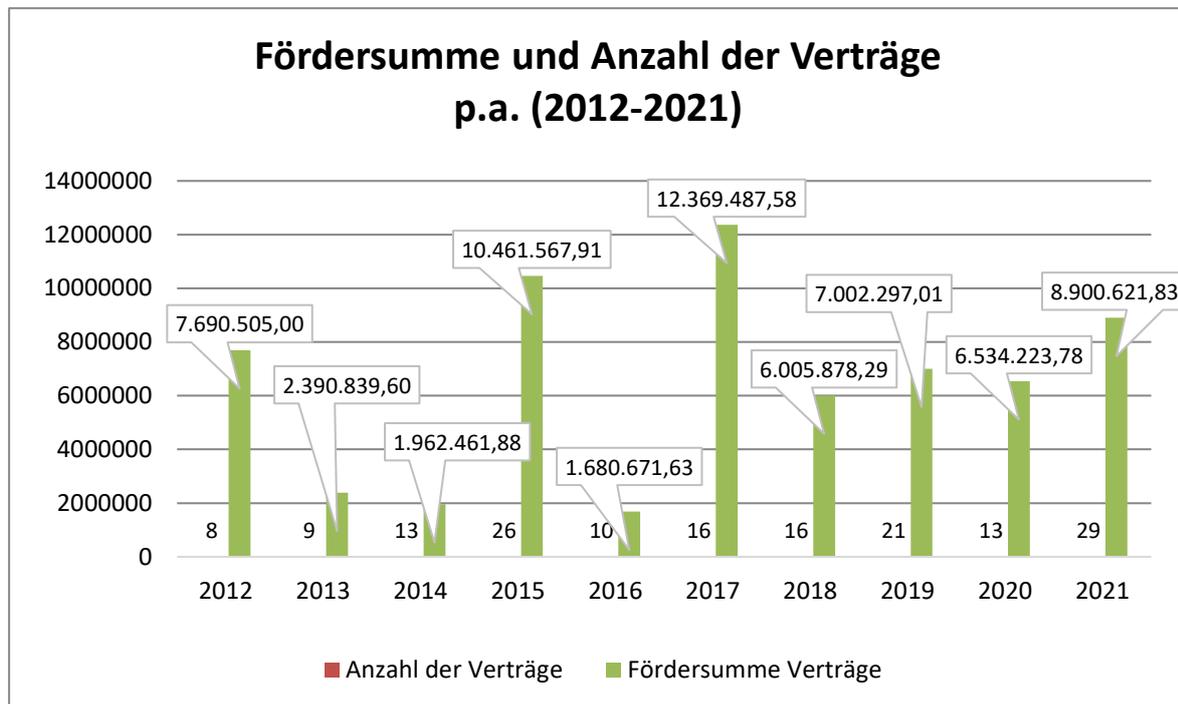
Im Rahmen der Begutachtung der eingereichten Projekte durch den Beirat bzw. die Jury werden auch die maximal anzuerkennenden Investitionskosten und der maximal zu vergebende Förderbetrag festgelegt. Diese fließen auch in den Fördervertrag ein. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die genehmigten Investitionskosten und zugesagten Förderbeträge im Betrachtungszeitraum.

Tabelle 19: Genehmigte Investitionskosten und Förderung im Betrachtungszeitraum

Jahr	Genehmigte Investitionskosten in EUR	Genehmigte Förderung in EUR
2017	42.202.029,69	12.369.487,58
2018	26.992.915,79	6.005.878,29
2019	25.714.128,11	7.002.297,01
2020	21.766.983,28	6.534.223,78
2021	30.889.647,19	8.900.621,83
Summe	147.565.704,06	40.812.508,49

Bei der Zusammenführung der Werte mit jenen aus der vorangegangenen Evaluierungsperiode ergibt sich folgendes Bild:

Abbildung 15: Entwicklung der Fördersummen laut Vertrag 2012-2021



4.3. Evaluierung der Förderprogrammwirkung

4.3.1. Verhältnis der genehmigten Investitionskosten zur genehmigten Förderung (Förderquote)

Vorweg sei erwähnt, dass die durchschnittliche Förderquote eines einzelnen Projekts von mehreren Einflussfaktoren abhängig ist, auf die hier kurz eingegangen wird. Einerseits besteht eine direkte Abhängigkeit der zu erzielenden Förderquote von der Beschaffenheit des Projekts selbst. Durch die Aufteilung der Investitionskosten gemäß der Gewerketabelle ergibt sich für jedes einzelne Projekt, entsprechend der Anteile an den Gewerken, ein individueller Mischsatz bei der Förderquote. So bedingt zB ein höherer Anteil an schienenseitigen Investitionen in einem Projekt auch eine höhere Förderquote als ein höherer Anteil an Investitionen im Bereich Ausrüstung (siehe dazu die Gewerketabellen 1, 2, 3, und 5 im Kapitel 3. Förderprogramme).

Andererseits spielt die Höhe des Investitionsvolumens allgemein beim Erreichen der in den Richtlinien vorgegebenen Deckelungen in Bezug auf die Förderhöhe eine Rolle. Darüber hinaus kann es auch zu begründeten, projektbedingten Kürzungen durch den Beirat kommen.

Im gegenständlichen Betrachtungszeitraum betragen die förderbaren Projektkosten insgesamt rund EUR 147,6 Mio. Diese bilden die Ausgangsbasis für die genehmigten Förderbeträge im Ausmaß von rund EUR 40,8 Mio. Daraus ergibt sich für die geförderten Unternehmen eine durchschnittliche Förderquote von knapp 28 %.

Tabelle 20: Durchschnittliche Förderquote im Betrachtungszeitraum im Allgemeinen

Jahr	Genehmigte Investitionskosten in EUR	Genehmigte Förderung in EUR	Förderquote
2017	42.202.029,69	12.369.487,58	29%
2018	26.992.915,79	6.005.878,29	22%
2019	25.714.128,11	7.002.297,01	27%
2020	21.766.983,28	6.534.223,78	30%
2021	30.889.647,19	8.900.621,83	29%
Summe	147.565.704,06	40.812.508,49	28%

Getrennt nach den Förderprogrammteilen betrachtet stellt sich das Verhältnis der genehmigten Investitionskosten zu den genehmigten maximalen Förderungsbeträgen wie folgt dar.

Durchschnittliche Förderquote bei Anschlussbahnprojekten

Tabelle 21: Durchschnittliche Förderquote im Betrachtungszeitraum bei Anschlussbahnprojekten

Jahr	Genehmigte Investitionskosten in EUR	Genehmigte Förderung in EUR	Förderquote
2017	13.830.738,69	4.336.730,13	31%
2018	10.152.241,80	2.795.898,39	28%
2019	20.202.672,11	5.342.198,51	26%
2020	21.468.683,28	6.459.648,78	30%
2021	20.909.847,19	6.179.666,51	30%
Summe	86.564.183,07	25.114.142,32	29%

Durchschnittliche Förderquote bei Terminalprojekten

Tabelle 22: Durchschnittliche Förderquote im Betrachtungszeitraum bei Terminalprojekten

Jahr	Genehmigte Investitionskosten in EUR	Genehmigte Förderung in EUR	Förderquote
2017	28.371.291,00	8.032.757,45	28%
2018	16.840.673,99	3.209.979,90	19%
2019	5.511.456,00	1.660.098,50	30%
2020	298.300,00	74.575,00	25%
2021	9.979.800,00	2.720.955,32	27%
Summe	61.001.520,99	15.698.366,17	26%

Die durchschnittliche Förderquote fällt bei Terminalprojekten aufgrund der oben erwähnten Einflussfaktoren minimal niedriger aus als bei Anschlussbahnprojekten. Zumeist sind die Kosten der getätigten Investitionen pro Projekt in der Regel höher als jene bei Anschlussbahnen und dadurch erreichen die Projekte eher die von der Richtlinie vorgegebene Deckelung der Fördersumme. Dies zeigt aber auch, dass die Beibehaltung einer Deckelung gerade im Fall von Großprojekten im Allgemeinen sinnvoll und wichtig ist, da diese ansonsten die zur Verfügung stehenden Fördermittel noch in viel höherem Ausmaß in Anspruch nehmen würden (siehe dazu auch die Verteilung der Projekte

nach Unternehmensgröße in den Punkten 4.1.4. und 4.2.4.). Dies würde dann zu Lasten der Förderung von Projekten der kleinen und mittleren Unternehmen gehen.

Als eine weitere Klassifizierungsmöglichkeit lässt sich das Verhältnis der genehmigten Investitionskosten zu den genehmigten maximalen Förderungsbeträgen auch in Bezug auf die Art der durchgeführten Maßnahmen darstellen.

Tabelle 23: Durchschnittliche Förderquote im Betrachtungszeitraum nach Art der Maßnahme

	2017	2018	2019	2020	2021
NE / Investitionskosten	5.719.580,06	308.078,59	10.692.430,94	9.092.492,62	3.799.152,31
NE / Förderung	1.941.703,17	123.231,44	3.402.933,00	2.505.799,09	1.210.878,38
Förderquote	34%	40%	32%	28%	32%

	2017	2018	2019	2020	2021
EW / Investitionskosten	33.264.462,50	22.049.594,49	8.394.912,00	11.209.590,66	19.907.063,32
EW / Förderung	9.764.926,05	4.954.688,65	2.524.546,65	3.602.449,69	5.956.600,84
Förderquote	29%	22%	30%	32%	30%

	2017	2018	2019	2020	2021
BS / Investitionskosten	3.217.987,13	4.635.242,71	6.626.785,17	1.464.900,00	7.183.431,56
BS / Förderung	662.858,36	927.958,20	1.074.817,36	425.975,00	1.733.142,61
Förderquote	21%	20%	16%	29%	24%

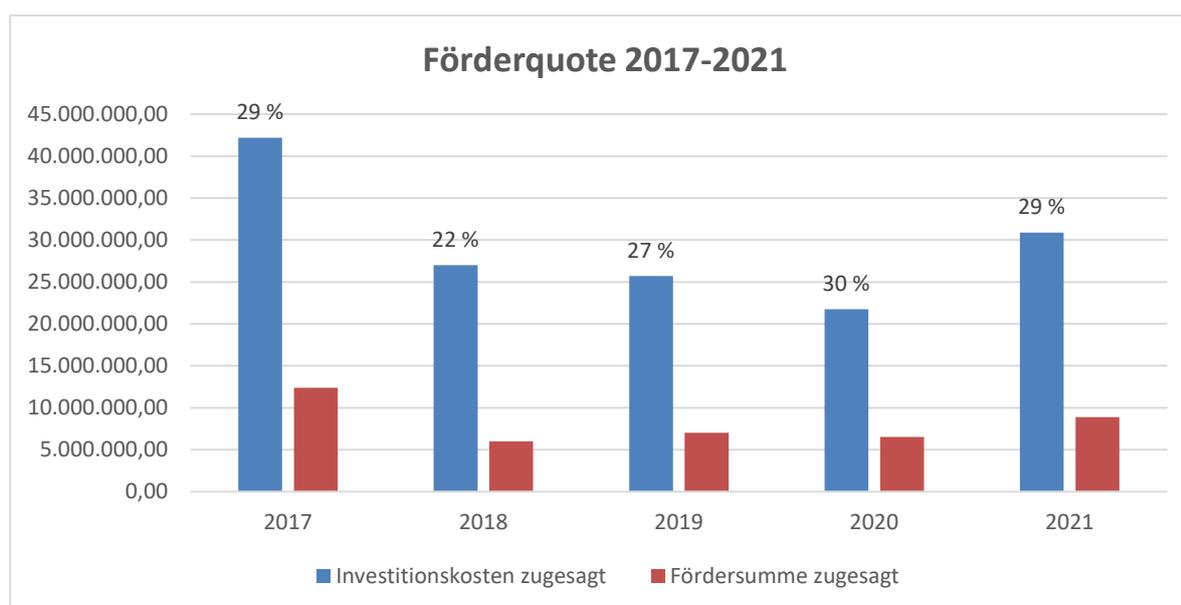
Ermittelt man aus den jährlichen Förderquoten eine durchschnittliche Förderquote über den Beobachtungszeitraum beträgt diese bei den Projekten im Bereich der Neuerrichtungen (NE) 32 %, bei Investitionen in die Erweiterung (EW) 30 % und bei Bestandsinvestitionen (BS) 24 %. Die im Vergleich niedrigere durchschnittliche Förderquote bei den Bestandsinvestitionen ist auch auf die niedrigeren Fördersätze in den einzelnen Gewerken zurückzuführen.

Ergänzend sei an dieser Stelle erwähnt, das die Investitionskosten der genehmigten Studie EUR 102.400,00 betragen und dafür eine Förderung von EUR 10.000,00 zugesagt wurde.

Insgesamt zeigt sich in Relation eine sehr hohe Investitionstätigkeit im Bereich der Erweiterungsmaßnahmen von Anlagen. Es wurden auch wieder höhere Beträge in den Neubau von Anlagen im Vergleich zur Vorperiode investiert. Die Investitionen in bestandssichernde Maßnahmen werden kontinuierlich getätigt und dies bestätigt erneut die Richtigkeit der Entscheidung diese Art der Förderung in das Beihilfenprogramm aufzunehmen.

Die folgende Abbildung gibt nochmals einen Überblick über die oben genannten Relationen und veranschaulicht die Ergebnisse der Tabelle 21 aus diesem Unterkapitel.

Abbildung 16: Entwicklung der durchschnittlichen Förderquote 2017-2021



Das Verhältnis der genehmigten Förderungen zu den genehmigten Projektkosten zeigt für den Betrachtungszeitraum ein eher gleichbleibendes Bild.

4.3.2. Transportverpflichtung

Wie bereits zu Beginn des Berichts dargestellt, zielt das Programm zur Förderung von Anschlussbahnen und Terminals in Übereinstimmung mit den Bestrebungen der europäischen und österreichischen Verkehrspolitik auf eine nachhaltige Verlagerung des Güterverkehrs auf den umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene ab. Darüber hinaus stehen aber auch die Erweiterung und Modernisierung von bestehenden Anlagen im Fokus sowie die Vermeidung von Rückverlagerung von Transportaufkommen auf die Straße. Zur Sicherung der tatsächlichen Nutzung der mit diesem Programm geförderten Investitionen werden Mengenverpflichtungen vertraglich vereinbart, die in einem Zeit-

raum von fünf Jahren mittels einer Aufkommensbestätigung der beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen jährlich nachzuweisen sind. Das Transportaufkommen, das auf der geförderten Anschlussbahnanlage umgeschlagen werden soll, ist im Vertrag entweder als Mindestumschlagsmenge in Tonnen, in einer Mindestanzahl von manipulierten Waggons oder Mindestanzahl von Ladeeinheiten festgeschrieben.

Bei Terminalprojekten wird statt einer Mengenverpflichtung eine Mindestbetriebsdauer je nach Förderungsanteil vertraglich festgelegt. Für die gegenständlichen Auswertungen hat die Abwicklungsstelle Tonnagen von den betreffenden Terminals eingeholt. Die Mindestbetriebsdauer ist wie folgt laut Sonderrichtlinie definiert (siehe Kapitel 3.2.1.). Ausschlaggebend für die Mindestbetriebsdauer ist der jeweils höchste Einzelförderanteil gemäß den der Richtlinie beiliegenden Gewerktabellen.

Diese Vereinbarungen werden individuell auf den jeweiligen Betrieb und die Art der umgeschlagenen Güter abgestimmt. Entsprechend der Bedingungen der einzelnen Fördermaßnahmen liegt der Schwerpunkt bei Neubau und Erweiterungsinvestitionen auf der signifikanten Steigerung der Transportmengen auf der Schiene. Im Bereich der Bestandsinvestition liegt der Schwerpunkt auf dem Halten der Mengen auf der Bahn bzw. auf dem Verhindern der Rückverlagerung der Transporte auf die Straße.

Der Nachweis des Transportaufkommens ist durch die Förderungsnehmer:innen unaufgefordert, jährlich bis spätestens 31. März des Folgejahres der Abwicklungsstelle vorzulegen. Die Prüfung der Einhaltung der vertragsmäßigen Transportverpflichtungen wird ebenfalls durch die Abwicklungsstelle wahrgenommen.

Bei Nichterfüllung besteht die vertragliche Verpflichtung der Förderungsnehmerin oder des Fördernehmers, einen entsprechenden aliquoten Anteil zurückzuzahlen. Die endgültige Entscheidung obliegt jedoch dem Fördergeber.

Eine aussagekräftige Auswertung der tatsächlichen Erfüllung der Mindesttransportverpflichtung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, da sich die Mehrheit der gegenständlichen Projekte noch nicht in der Überwachungsphase bzw. erst am Beginn des Beobachtungszeitraumes befindet.

4.3.3. Transportverpflichtungen nach Verträgen

Eine Auswertungsmöglichkeit besteht hinsichtlich des vertraglich festgesetzten bzw. festzusetzenden Transportvolumens (Mengenverpflichtung) pro Jahr für genehmigte Projekte. Die Zahlen sind um Mehrfachverträge innerhalb eines Jahres und stornierte Projekte bereinigt. Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die vertraglichen Tonnageverpflichtungen pro Jahr. Um die Betriebspflicht der Terminals in den untenstehenden Tabellen und Berechnungen berücksichtigen zu können, wurden die real gefahrenen Tonnagen der Terminals als Mengenverpflichtung dargestellt.

Tabelle 24: Tonnagepflicht laut Vertrag pro Jahr des Betrachtungszeitraum

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Mengenverpflichtung in Tonnen	9.470.298	6.381.571	7.113.796	1.388.716	8.877.212	33.231.593
Anschlussbahn	6.525.550	4.601.548	6.206.269	1.196.303	4.162.383	22.692.053
Terminal	2.944.748	1.780.023	907.527	192.413	4.714.829	10.539.540

Im Zeitraum 2017 bis 2021 wurde insgesamt eine Tonnageverpflichtung in Höhe von rund 33,2 Mio. Tonnen festgelegt. Somit wurden im Betrachtungszeitraum Mengenverpflichtungen von rund 6,6 Mio. Tonnen durchschnittlich pro Jahr vereinbart.

Die nachstehende Tabelle zeigt in welchem Ausmaß die oben angeführten Mengenverpflichtungen zu einer gewünschten Verlagerungswirkung bzw. zur Vermeidung einer Rückverlagerung von Transportmengen auf die Straße beitragen. Die Zahlen sind in diesem Zusammenhang um Mehrfachverträge und stornierte Projekte innerhalb des gesamten Betrachtungszeitraumes (2017-2021) bereinigt.

Tabelle 25: Verlagerungswirkung laut Mengenverpflichtung im Betrachtungszeitraum

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Verlagerung in Tonnen	3.198.118	1.662.284	1.323.600	477.272	5.061.903	11.723.177
Gehaltene Umschlagsmengen in Tonnen	5.644.150	1.393.558	3.661.644	565.744	3.035.508	14.300.604

In dieser Gegenüberstellung kann man erkennen, dass sowohl bei der Verlagerung von zusätzlichen Mengen auf die Schiene, wie auch bei der Vermeidung der Rückverlagerung von Mengen auf die Straße die Verlagerungsmengen pro Jahr stark schwanken. In den Jahren 2017, 2019 und 2020 liegt der Wert der gehaltenen Umschlagsmengen über jenen der Verlagerung, aber auch hier sind starke Schwankungen innerhalb des Evaluierungszeitraumes zu erkennen. Gleichzeitig hat die Vermeidung der Rückverlagerung von Mengen auf die Straße eine nach wie vor große Bedeutung.

4.3.4. Verhältnis Förderbeträge zu Mindestverpflichtung

Im Folgenden wird das Verhältnis von genehmigten Förderbeträgen und der eingegangenen Mindestverpflichtung dargestellt. Beide Werte basieren auf den abgeschlossenen Verträgen bzw. Förderzusagen der Jahre 2017 bis 2021. Auch in diesen Berechnungen sind die Zahlen um stornierte Projekte und Mehrfacheinreichungen bereinigt.

Tabelle 26: Genehmigte Förderbeträge und Verpflichtungsmengen im Betrachtungszeitraum

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Genehmigte Förderbeträge in Euro	12.369.488	6.005.878	7.002.297	6.534.224	8.900.622	40.812.508
Tonnagenpflicht in t	9.470.298	6.381.571	7.113.796	1.388.716	8.877.212	33.231.593
Förderung je t	€ 1,31	€ 0,94	€ 0,98	€ 4,71	€ 1,00	€ 1,23

In den nachstehenden zwei Übersichten wird nach Art der Maßnahme und deren gewünschter Wirkung unterschieden.

Die Tonnagenpflicht setzt sich aus der Neuverlagerung inkl. schon vorhergehenden Tonnagenpflichten eines Unternehmens sowie den gehaltenen Umschlagsmengen zusammen. Unter Neuverlagerung wird die Differenz zwischen alter und neuer Tonnagenpflicht verstanden.

Tabelle 27: Genehmigte Förderbeträge und Verlagerungsmenge im Betrachtungszeitraum

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Genehmigte Förderbeträge in Euro	11.706.629	5.077.920	5.927.480	6.108.249	7.167.479	35.987.757
Verlagerung in t	3.198.118	1.662.284	1.323.600	477.272	5.061.903	11.723.177
Förderung je t	€ 3,66	€ 3,05	€ 4,48	€ 12,80	€ 1,42	€ 3,07

Tabelle 28: Genehmigte Förderbeträge und gehaltene Umschlagsmenge im Betrachtungszeitraum

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Genehmigte Förderbeträge in Euro	662.858	927.958	1.074.817	425.975	1.733.143	4.824.752
Halten in t	5.644.150	1.393.558	3.661.644	565.744	3.035.508	14.300.604
Förderung je t	€ 0,12	€ 0,67	€ 0,29	€ 0,75	€ 0,57	€ 0,34

Die Werte in den beiden Tabellen zeigen deutlich, wie hoch der durchschnittlich eingesetzte Förderbetrag pro Tonne ist, um die gewünschte Wirkung zu erzielen. Um eine Tonne Transportgut auf die Schiene zu verlagern, wurden im Betrachtungszeitraum im Durchschnitt EUR 3,07 genehmigt. Im Vergleich dazu wurde die Rückverlagerung von Transportmengen auf die Straße mit durchschnittlich EUR 0,34 pro Tonne vermieden.

4.3.5. Projektwirkungen Umwelt

Die im Kapitel 4.3.4. ermittelten Mengen in Bezug auf die Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger bzw. auf die Vermeidung von Rückverlagerung von Transportvolumen auf die Straße dienen im Folgenden als Grundlage zur Berechnung möglicher positiver Wirkungen des hier analysierten Beihilfenprogrammes auf die Umwelt. Für die rechnerische Gegenüberstellung der Emissionswerte von Straße und Schiene wurde ein sehr konservativer Durchschnittswert von 250 km für die Transportentfernung angesetzt. Dieser Wert wurde von der vorherigen Evaluierung übernommen, um die Vergleichbarkeit gewährleisten. Hierbei handelt es sich um die durchschnittliche Transportentfernung, die rein in Österreich gefahren wird. Bei der Mehrzahl der auf der Schiene abgewickelten Gütertransporte ist erfahrungsgemäß die Distanz eine höhere, vor allem bei Transporten, die über die österreichische Grenze hinausgehen.

Um eine Vergleichbarkeit bzw. Berechnungsmöglichkeit zwischen den CO₂ Emissionen von LKW und Güterverkehr auf der Schiene herzustellen, wurden die entsprechenden Werte aus dem Datenblatt der Emissionskennzahlen aktualisiert Juni 2021 vom Umweltbundesamt (Emissionsfaktoren bezogen auf Fahrzeugkilometer) herangezogen (vgl. Umweltbundesamt, 2021):

Tabelle 29: Werte für CO₂ - Emissionen von LKW und Güterverkehr auf der Schiene in Österreich

CO ₂ Durchschnitt LKW (Gramm je Tonnenkilometer, indirekte und direkte Emissionen)	81,9
CO ₂ Güterverkehr Schiene (Gramm je Tonnenkilometer, indirekte und direkte Emissionen)	3,1

Die Tonnagenwerte der Tabellen 25 und 26 wurden für die Berechnung der CO₂-Reduktion in der nachstehenden Tabelle herangezogen.

Tabelle 30: CO₂ Emissionseinsparungspotential im Betrachtungszeitraum

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Verpflichtungen in to	9.470.298	6.381.571	7.113.796	1.388.716	8.877.212	33.231.593
CO ₂ -Reduktion in to	186.565	125.717	140.142	27.358	174.881	654.662
Verlagerung in to	3.198.118	1.662.284	1.323.600	477.272	5.061.903	11.723.177
CO ₂ -Reduktion in to	63.003	32.747	26.075	9.402	99.719	230.947
Halten in to	5.644.150	1.393.558	3.661.644	565.744	3.035.508	14.300.604
CO ₂ -Reduktion in to	111.190	27.453	72.134	11.145	59.800	281.722

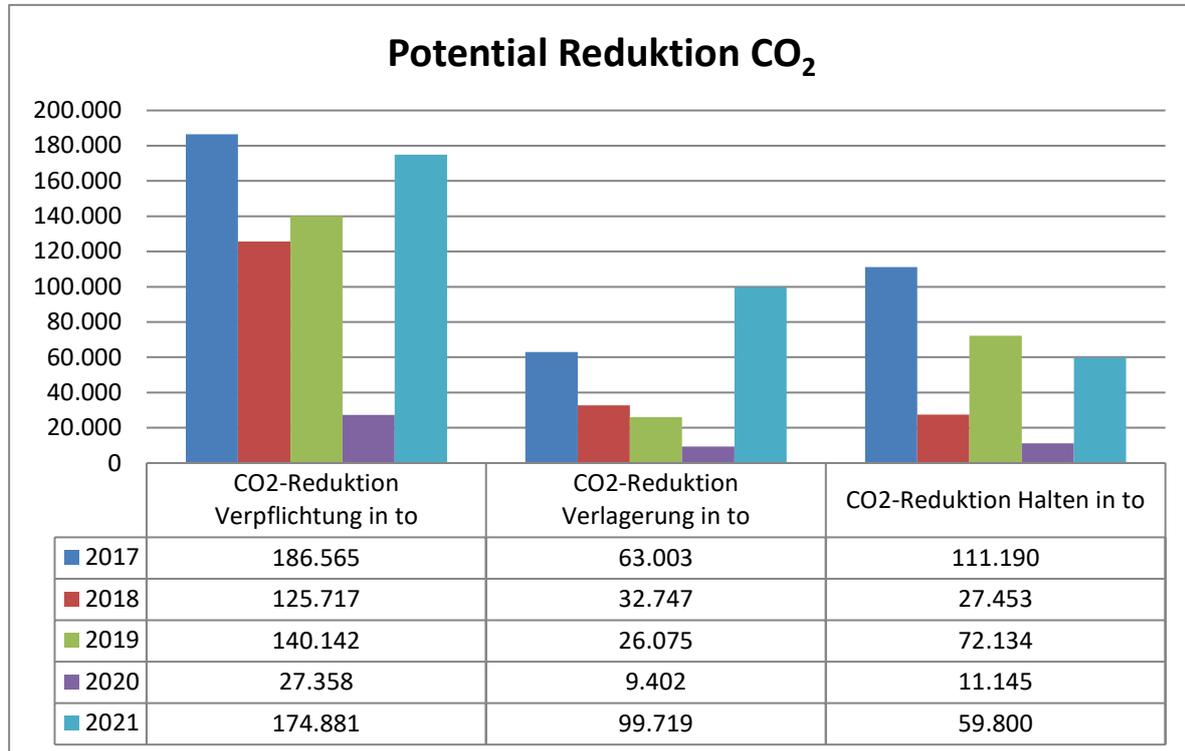
Durch die gesamte vertraglich verpflichtende Mindesttransportmenge aller im Betrachtungszeitraum geförderten Projekte ergibt sich insgesamt eine positive Wirkung auf die Umwelt in Form einer möglichen CO₂-Reduktion in Höhe von 654.662 Tonnen.

Eine getrennte Betrachtung des - über die bereits gefahrene Grundtonnage hinausgehenden - zusätzlich verlagerbaren Transportaufkommens für den Betrachtungszeitraum von rund 11,7 Mio. Tonnen ergibt ein Einsparungspotential von mindestens 230.947 Tonnen CO₂ als positive Umweltwirkung.

Darüber hinaus zeigt die Berechnung die Auswirkung bei den CO₂-Emissionen durch die Vermeidung von Rückverlagerungen von Gütertransportmengen auf die Straße. Dieses Einsparungspotential scheint mit einem Wert von mindestens 281.722 Tonnen auf.

Die graphische Umsetzung der Tabelle ergibt folgendes Bild:

Abbildung 17: Einsparungspotential CO₂ im Betrachtungszeitraum



Aufgrund der durchschnittlichen Dauer der Umsetzungsphase der Projekte setzt der positive Umwelteffekt der Verlagerung erst nach ca. eineinhalb bis zwei Jahren ein.

5. ZUSAMMENFASSUNG

Im Rahmen dieser Evaluierung wurde das Förderinstrumentarium für Anschlussbahnen und Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs im Zeitraum 2017 bis 2021 betrachtet. Die rechtliche Grundlage für diese Analyse stellen die Richtlinien zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen für die Periode vom 01.01.2013 – 31.12.2017 und 01.01.2018–31.12.2022 dar.

Von insgesamt 114 im Betrachtungszeitraum eingereichten Projekten wurden 98 Projekte genehmigt. Zwei der genehmigten Projekte wurden aufgrund des Wegfalles der Fördervoraussetzungen im Nachhinein storniert. Von den verbliebenen 96 Projekten wurden 79 für Anschlussbahnen und 17 für intermodale Umschlagsanlagen zur Förderung empfohlen. Von diesen insgesamt 96 Projekten waren 46 Projekte dem Bereich Neuerrichtung und Erweiterung und 49 Projekte den Bestandsinvestitionen zuzuordnen. Zudem wurde eine Studie durchgeführt. In den Bundesländern Oberösterreich, Niederösterreich und der Steiermark wurden die meisten Projekte zur Förderung vorgeschlagen. Die Verteilung der genehmigten Projekte nach Unternehmensgröße zeigt ein annähernd ausgeglichenes Bild zwischen Großunternehmen und Klein- und Mittelbetrieben.

Die förderbaren Projektkosten der genehmigten Projekte betragen für den Betrachtungszeitraum rund EUR 147,6 Mio. und diesen stehen genehmigte Förderbeträge in Höhe von rund EUR 40,8 Mio. gegenüber. Die durchschnittliche Förderquote für den Betrachtungszeitraum beträgt 28 %. Für Investitionen in Neuerrichtungen und Erweiterungen wurden Förderbeträge in Höhe von EUR 36 Mio. und für Bestandsinvestitionen in Höhe von EUR 4,8 Mio. genehmigt.

Die vertraglich vereinbarten Transportverpflichtungen für den Betrachtungszeitraum betragen rund 33,2 Mio. Tonnen. Für die tatsächliche Neuverlagerung von Umschlagsmengen auf die Schiene wurde ein Betrag in Höhe von rund 11,7 Mio. Tonnen ermittelt. Die „gehaltenen“ Umschlagsmengen betragen rund 14,3 Mio. Tonnen. Die Kennziffer „Förderung je Tonne“ (Fördermittelbedarf je durch das Projekt von der Straße auf die Schiene verlagertes Tonne) liegt im Betrachtungszeitraum für die Verpflichtungsmengen bei EUR 1,23, bei den tatsächlich neu verlagerten Mengen bei EUR 3,07 und bei den gehaltenen Mengen bei EUR 0,34.

Im Hinblick auf die umweltrelevante Wirkung der geförderten Anschlussbahnprojekte gilt festzustellen, dass durch die vertraglich vereinbarten Mindesttransportmengen bei Anschlussbahnen sowie die Betriebspflicht bei Terminals ein Einsparungspotential für CO₂ von rund 230.947 Tonnen

gegeben ist. Darüber hinaus ist durch die Unterstützung von Bestandsinvestitionen ein Beitrag zur Vermeidung von Rückverlagerung von Transportsubstrat auf die Straße geleistet worden, womit eine mögliche Einsparung von 281.722 Tonnen CO₂ einhergeht.

6. EMPFEHLUNGEN UND IDEEN FÜR DIE WEITERFÜHRUNG DES FÖRDERPROGRAMMES

Die unterschiedlich gestalteten Auswertungen der Förderdaten lassen erkennen, dass das gegenständliche Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs auch in der Periode 2017 bis 2021 als bewährtes und zielführendes Beihilfeninstrument bezeichnet werden kann.

Vor dem Hintergrund des europäischen „Green Deal“ und der verkehrspolitischen Zielsetzungen der Europäischen Union und deren Mitgliedsstaaten hat sich der Europäische Rat dafür ausgesprochen, „den Schienenverkehr zur Nummer 1 intelligenter und nachhaltiger Mobilität zu machen“. Durch die vorausschauende und zielgerichtete Anpassung des Beihilfeninstrumentariums an die kommenden Herausforderungen kann auch Österreich noch besser zur Unterstützung zur Erreichung der klimapolitischen Zielsetzungen beitragen.

Zunächst ist festzuhalten, dass die Möglichkeit der Förderung von Bestandsinvestitionen durch die antragstellenden Unternehmen weiterhin sehr gut angenommen wird und somit aktiv einer Rückverlagerung von Transportmengen auf die Straße entgegengewirkt werden kann.

Wie im Kapitel 2.1.2. Bedeutung von Anschlussbahnen bereits aufgezeigt wurde, ist eine vermehrte Nachfrage in Bezug auf Unterstützung von Investitionen im Zusammenhang mit der Reaktivierung von Anschlussbahnen zu verzeichnen. Grundsätzlich war es schon im Rahmen der bisherigen Richtlinien möglich, diese Projekte zu fördern. Aber um einerseits die Wirksamkeit der eingesetzten Fördermittel zu erhöhen und um andererseits besser auf die fördertechnischen Ansprüche dieser Projekte reagieren zu können, bedarf es noch der Anpassung einzelner Rahmenbedingungen in der kommenden Beihilfenregelung. Diese beinhalten die Unterstützung von einmalig, im Zuge der Reaktivierung, anfallenden Instandsetzungskosten sowie die Kombination von vertraglichen Verpflichtungen.

Als ein weiterer Schritt in diesem Kontext ist auch die Ausgestaltung der Förderbedingungen für die Streckenübernahmen aus dem öffentlichen Netz durch private und öffentliche Unternehmen bzw. Investoren zu sehen, um die Nachnutzung dieser Gleisanlagen für den Schienengüterverkehr zu sichern.

Darüber hinaus gilt es auch die die Förderung von Gewerbeparks mit Gleisanschlüssen weiter zu entwickeln und den örtlichen Gegebenheiten entsprechend anzugleichen und damit attraktiver für potentielle Interessenten zu gestalten.

Da sich Österreich das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 gesetzt hat, kann zudem nicht früh genug begonnen werden, sämtliche für den Schienenumschlag bzw. Bahntransport notwendigen Geräte/Ausrüstungen auf alternative Antriebstechnologien umzustellen. Da zurzeit die Mehrkosten gegenüber konventionell betriebenen Umschlagsgeräten sehr hoch sind, können im Rahmen einer neuen Sonderrichtlinie finanzielle Anreize zur Anschaffung alternativ betriebener Geräte/Ausrüstungen bzw. zum Ausgleich der Investitionskosten gegenüber konventionellen Geräten geschaffen werden.

Die Weiterführung und Optimierung des gegenständlichen Programms ist auch Teil der geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

7. VERZEICHNISSE

7.1. Allgemeine Angaben

Auftraggeber (evtl. mit Ansprechperson):	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sektion II – Mobilität, Abt. II/5 Güterverkehr
Berichtsgegenstand:	Anschlussbahn- und Terminalförderung 2017-2021
Erstellt und verfasst von:	Mag. ^a Christine Kierner Katrin Grundnig BA Isabella Riedler BSc
Verteiler:	MR Mag. ^a Claudia Nemeth (BMK) Mag. ^a Ulrike Farnik, MAS, MSc (SCHIG mbH)

7.2. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gewerketabelle Anschlussbahn (Beilage ASB der SRL 2013-2017)	19
Tabelle 2: Gewerketabelle Anschlussbahn (Beilage ASB der SRL 2018-2022)	21
Tabelle 3: Gewerketabelle Bestandsinvestitionen (Beilage BS der SRL 2018 -2022).....	22
Tabelle 4: Gewerketabelle Terminal (Beilage T der SRL 2013-2017)	25
Tabelle 5: Mindestbetriebsdauer	25
Tabelle 6: Gewerketabelle Terminal (Beilage T der SRL 2018-2022)	27
Tabelle 7: Mindestbetriebsdauer	27
Tabelle 8: Anzahl der Anträge im Betrachtungszeitraum nach Jahren	29
Tabelle 9: Anzahl der Anträge im Betrachtungszeitraum nach Förderprogrammteil.....	31
Tabelle 10: Anzahl der Anträge im Betrachtungszeitraum nach Art der Maßnahme.....	33
Tabelle 11: Anzahl der Anträge im Betrachtungszeitraum nach Unternehmensgröße	34
Tabelle 12: Anzahl der Anträge im Betrachtungszeitraum nach Bundesland.....	36
Tabelle 13: Beantragte Investitionskosten im Betrachtungszeitraum	37
Tabelle 14: Genehmigte Projekte im Betrachtungszeitraum nach Jahr	38
Tabelle 15: Genehmigte Projekte im Betrachtungszeitraum nach Förderprogramm	39
Tabelle 16: Genehmigte Projekte im Betrachtungszeitraum nach Art der Maßnahme.....	40
Tabelle 17: Genehmigte Projekte im Betrachtungszeitraum nach Unternehmensgröße	42
Tabelle 18: Genehmigte Projekte im Betrachtungszeitraum nach Bundesland.....	44
Tabelle 19: Genehmigte Investitionskosten und Förderung im Betrachtungszeitraum	45
Tabelle 20: Durchschnittliche Förderquote im Betrachtungszeitraum im Allgemeinen	47
Tabelle 21: Durchschnittliche Förderquote im Betrachtungszeitraum bei Anschlussbahnprojekten	48
Tabelle 22: Durchschnittliche Förderquote im Betrachtungszeitraum bei Terminalprojekten	48
Tabelle 23: Durchschnittliche Förderquote im Betrachtungszeitraum nach Art der Maßnahme	49
Tabelle 24: Tonnagepflicht laut Vertrag pro Jahr des Betrachtungszeitraum	52
Tabelle 25: Verlagerungswirkung laut Mengenverpflichtung im Betrachtungszeitraum.....	52
Tabelle 26: Genehmigte Förderbeträge und Verpflichtungsmengen im Betrachtungszeitraum	53
Tabelle 27: Genehmigte Förderbeträge und Verlagerungsmenge im Betrachtungszeitraum.....	54
Tabelle 28: Genehmigte Förderbeträge und gehaltene Umschlagsmenge im Betrachtungszeitraum	54
Tabelle 30: Werte für CO ₂ - Emissionen von LKW und Güterverkehr auf der Schiene in Österreich.....	55
Tabelle 31: CO ₂ Emissionseinsparungspotential im Betrachtungszeitraum	55

7.3. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anzahl der Anträge 2017-2021.....	30
Abbildung 2: Entwicklung der Anzahl der Anträge 2007-2021	30
Abbildung 3: Anzahl der Anträge 2017-2021 nach Förderprogrammteil.....	31
Abbildung 4: Anzahl der Anträge 2017-2021 nach Art der Maßnahme.....	33
Abbildung 5: Anzahl der Anträge 2017-2021 nach Unternehmensgröße	35
Abbildung 6: Anzahl der Anträge 2017-2021 nach Bundesland.....	36
Abbildung 7: Beantragte Investitionskosten 2017-2021.....	37
Abbildung 8: Anzahl der genehmigten Projekte 2017-2021 nach Förderprogramm	39
Abbildung 9: Anzahl der genehmigten Projekte 2017-2021 nach Art der Maßnahme.....	41
Abbildung 10: Anzahl der genehmigten Projekte 2017-2021 nach Art der Maßnahme vor und nach Beirat:	42
Abbildung 11: Anzahl der genehmigten Projekte 2017-2021 nach Unternehmensgröße	43
Abbildung 12: Anzahl der genehmigten Projekte nach Unternehmensgröße vor und nach Beirat	43
Abbildung 13: Anzahl der genehmigten Projekte 2017-2021 pro Bundesland.....	44
Abbildung 14: Genehmigte Projekte nach Bundesland 2012-2021.....	45
Abbildung 15:Entwicklung der Fördersummen laut Vertrag 2012-2021	46
Abbildung 16: Entwicklung der durchschnittlichen Förderquote 2017-2021	50
Abbildung 17: Einsparungspotential CO ₂ im Betrachtungszeitraum	56

7.4. Quellenverzeichnis

- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, Wien 2021 [Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaets-masterplan2030_DE_UA.pdf]
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT bzw. BMWV, damaliges Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr): Richtlinie für das Programm zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen (Nr. 726/95), [1995–1999], Wien 1996
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Richtlinie für das Programm zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen (Nr. 643/2001), [2000-2006], Wien 2002
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Richtlinie für das Programm zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen (N 707/ 2006), [1.1.2007–31.12.2012], Wien 2006
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Sonderrichtlinie für das Programm für die Unterstützung von Umschlagsanlagen im Intermodalen Verkehr Straße-Schiene-Schiff (N 196/2006), [1. 7. 2006 bis 30. 6. 2012], Wien 2006
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Sonderrichtlinien zum Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs SA.34985 (2012/N) - Österreich, [1.1. 2013 bis 31.12. 2017]
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Sonderrichtlinien zum Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs SA.48485 - Österreich, [1. 1. 2018 bis 31.12.2022]
- Catharin, W.; Gürtlich H.-G.: Eisenbahngesetz- Kommentar samt ökonomischen und rechtlichen Grundlagen der Eisenbahn, Wien 2007
- Eisenbahngesetz (EisbG) 1957 in der geltenden Fassung gemäß Deregulierungsgesetz 2001, BGBl I/151, Wien 2001
- Käfer A. et al (TRAFICO, 2000): Evaluierung der Verkehrsförderung – Untersuchung im Auftrag des BMVIT, Sektion V, Wien 2000
- Käfer A. et al (TRAFICO, 2006): Evaluierung des Programmes zur Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen - Programm [1.1.2000–31.12.2006] - Endbericht , Wien 2006

- Kommission der Europäischen Gemeinschaften: Empfehlung der Kommission betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen, 2003/361/EG, Brüssel 2003
- Schienen-Control GmbH: Jahresbericht 2020 – Ihr Recht am Zug. Schienen-Control, Wien 2021
[Verfügbar unter: https://www.schienencontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1f-Publikationen/SC-Jahresbericht-2020_Web.pdf]
- Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich: Güterverkehr, Wien 2021
[Verfügbar unter: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/schiene/gueterverkehr/index.html]
- Umweltbundesamt: Emissionsfaktoren bezogen auf Personen-/Tonnenkilometer, Wien 2021
[Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_pkm_tkm_verkehrsmittel.pdf]
- VABU, Verband der Anschlussbahnunternehmen: Zahlen und Fakten, Wien 2021
[Verfügbar unter: <https://www.anschlussbahnen.at/zahlen-und-fakten-anschlussbahnen/>]