

Konferenz Verkehrsökonomie und -politik
Berlin, 15. Juni 2018

**20 Jahre Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr:
Analyse des förderpolitischen Erfolgs**

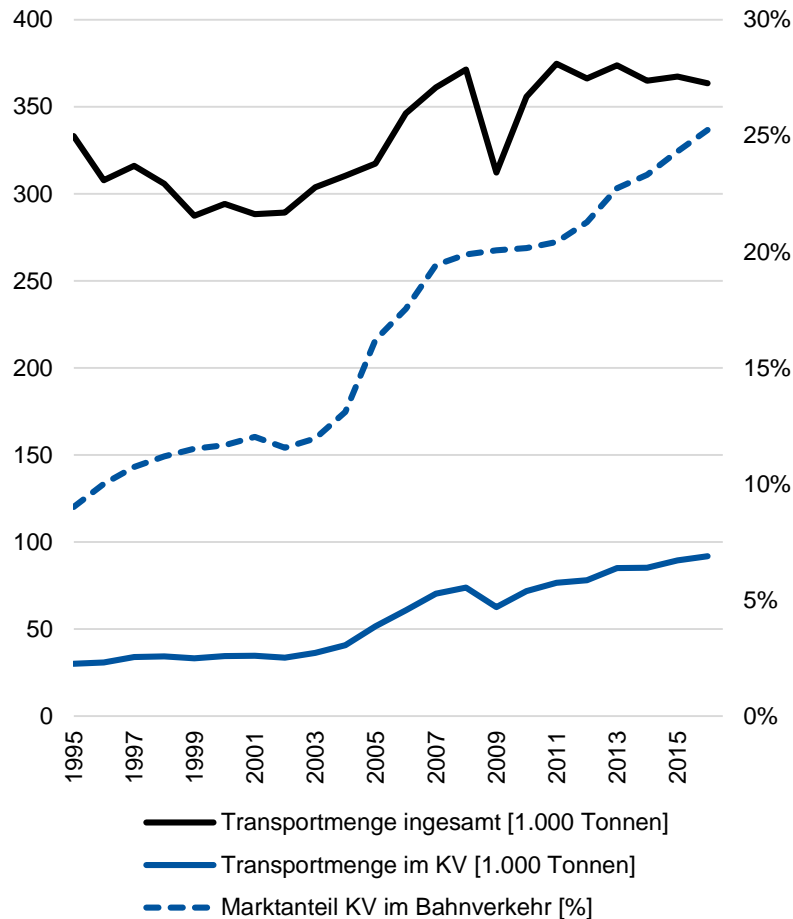
M. Sc. Fabian Stoll



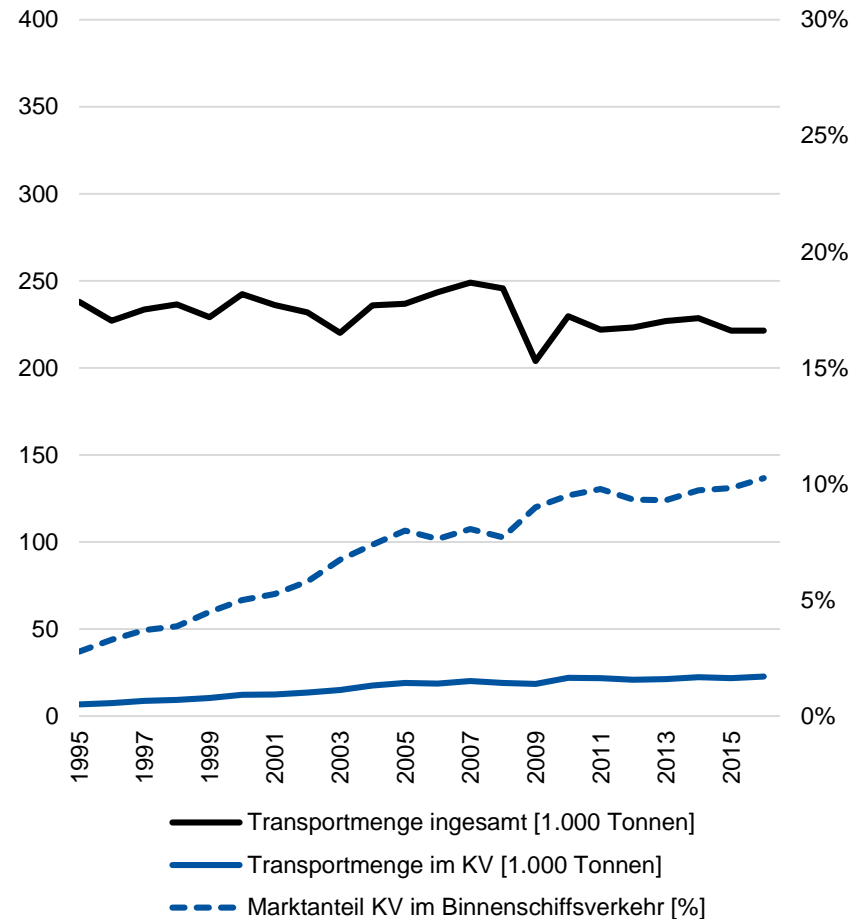
Einleitung

Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

Transportmenge im Eisenbahnverkehr



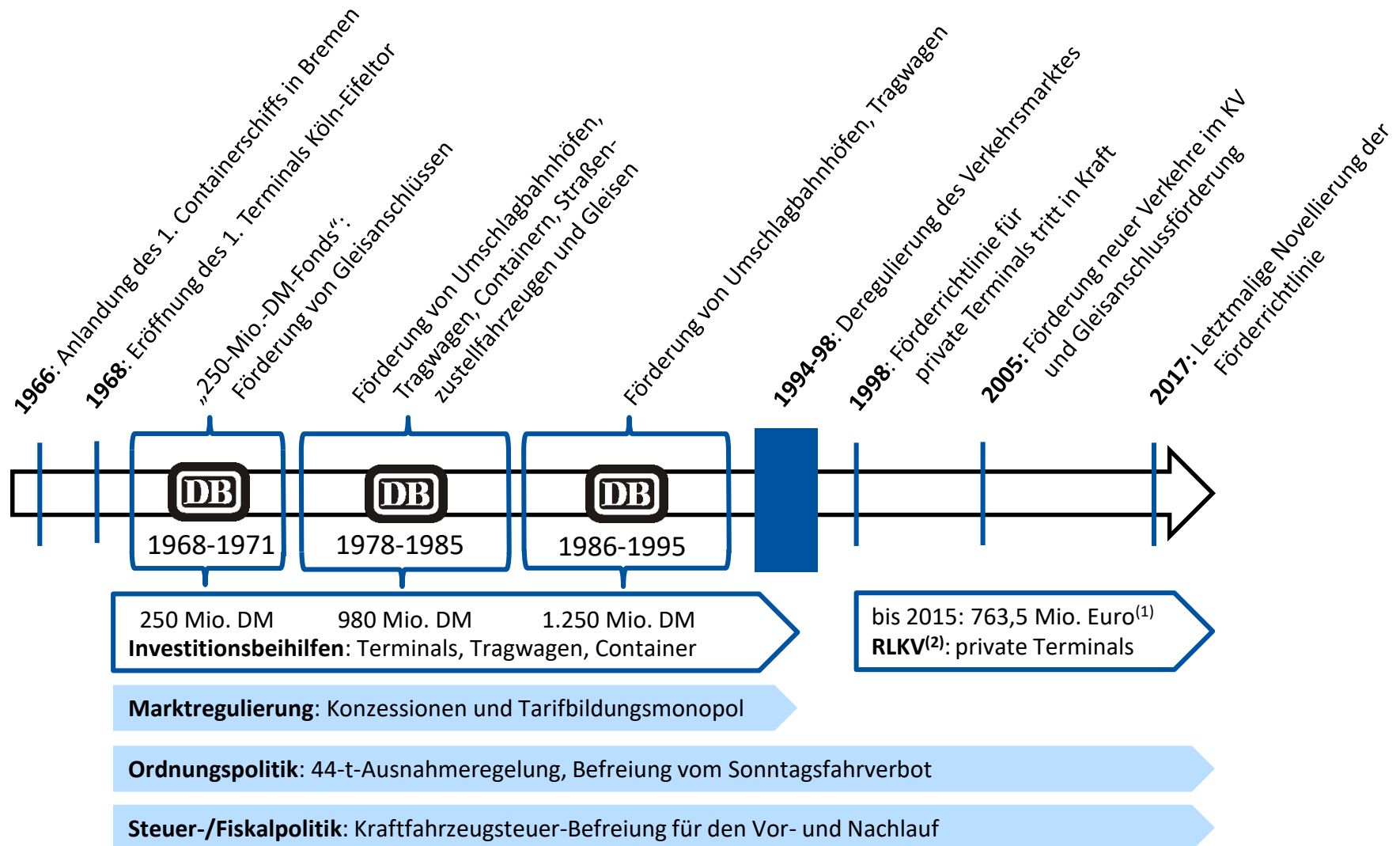
Transportmenge im Binnenschiffsverkehr



Eigene Darstellung auf Grundlage von Destatis: Verkehr. Kombiniertes Verkehr. Fachserie 8, Reihe 1.3 (diverse Ausgaben); Eisenbahnverkehr. Fachserie 8, Reihe 2 (diverse Ausgaben); Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt, Fachserie 8, Reihe 4 (diverse Ausgaben)

Einleitung

Förderung des Kombinierten Verkehrs



Eigene Darstellung; (1) Nach Bundeshaushaltsrechnungen 1998-2016; (2) RLKV = Förderrichtlinie (Verwaltungsvorschrift) Kombiniertes Verkehr

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Förderprogramm für private Zuwendungsempfänger

Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen

(i. d. Fassung vom 04.01.2017)

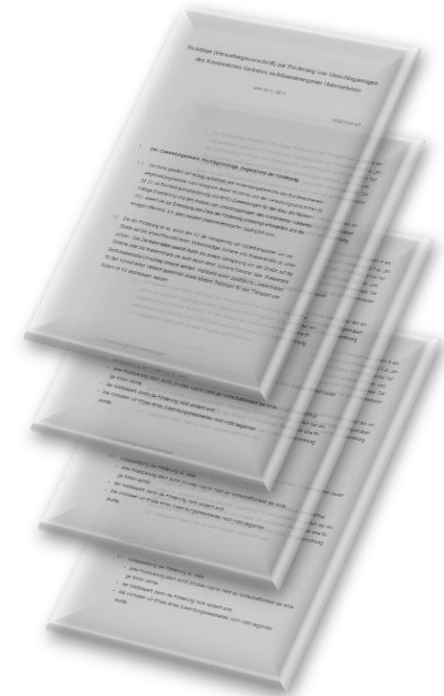
5-malig überarbeitet seit 1998 (2002, 2006, 2009, 2011, 2017)

Ziel, Zuwendungszweck, Fördergegenstand

- Gewährung von Zuwendungen für den Bau, die flächenmäßige Erweiterung und den Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs
- Förderung der Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße
- Gewinnung zusätzlicher Ladeeinheiten für den Kombinierten Verkehr
- Erschließung kürzerer Distanzen für den Transport von Gütern im KV

Zuwendungsvoraussetzungen (Auswahl)

- keine Wirtschaftlichkeit allein durch Privatkapital
- keine Verzerrung des Wettbewerbs durch Förderung
- Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens der Fördermittel

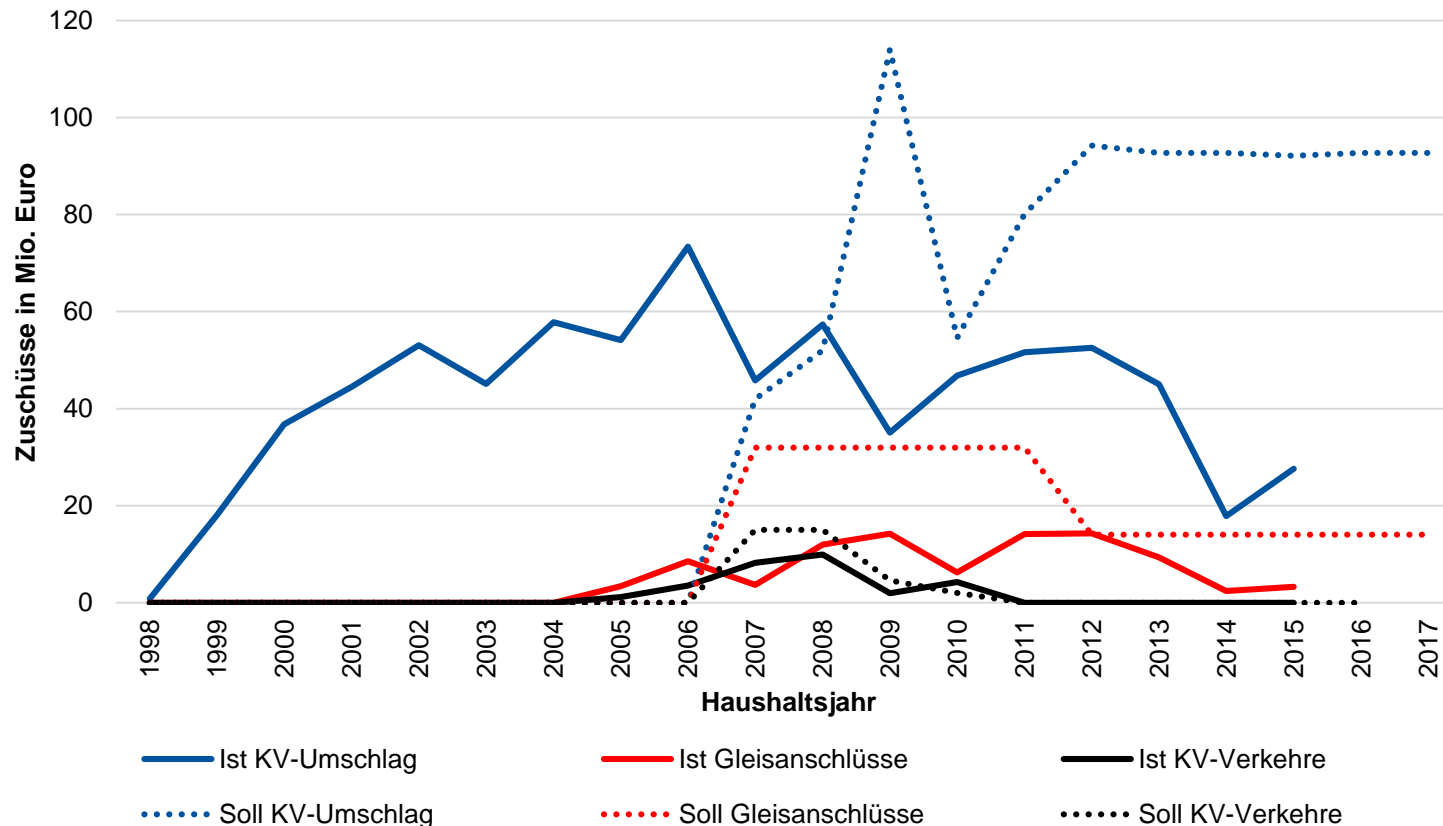


Umfang: 12 Seiten,
6 Anlagen, 4 Hinweisblätter

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Fördermittelabruf

Richtlinien zur Förderung von Umschlaganlagen des KV (KV-U), zur Förderung privater Gleisanschlüsse (KV-GA) sowie neuer Verkehre im KV (KV-V, 2011 eingestellt)



**Fördermittelabruf
gesamt [Mio. €]**

KV-U
(bis 2015) 763,468

KV-GA
(bis 2015) 91,661

KV-V
(bis 2011) 29,098

Eigene Darstellung auf Grundlage der Bundeshaushaltsrechnungen 1998 bis 2016

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Entwicklung der Terminalinfrastruktur des Kombinierten Verkehrs

Schiene-Straße-Terminals in Deutschland

	Terminalanzahl 1998	Terminalanzahl 2017
Terminals der DB AG	14	21
Nichtbundeseigene Terminals	11	50
- davon RLKV gefördert	-	35
- nicht vom Bund gefördert	11	15
Gesamt	25	71

Wasserstraße-Schiene-Straße-Terminals in Deutschland

	Terminalanzahl 1998	Terminalanzahl 2017
RLKV-geförderte Terminals	-	48
Sonstige Terminals	24	24
Gesamt	24	72

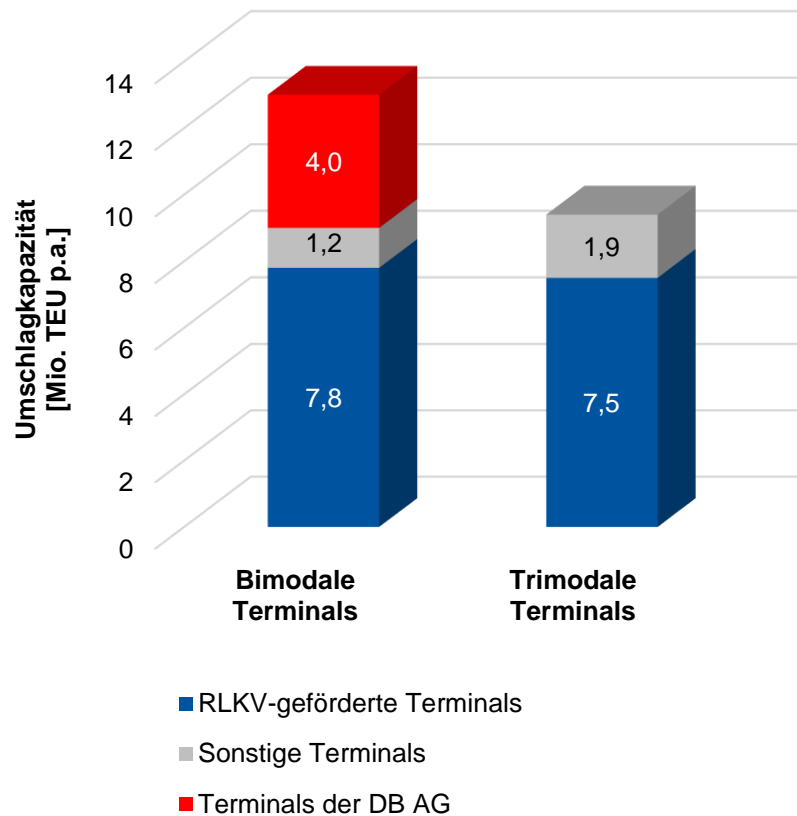
Eigene Erhebung, z. B. nach Drucksache des Bundestags 2016: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig et al. zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs. Drucksache 18/8871 vom 22.06.2016. Eigenes Hintergrundfoto

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

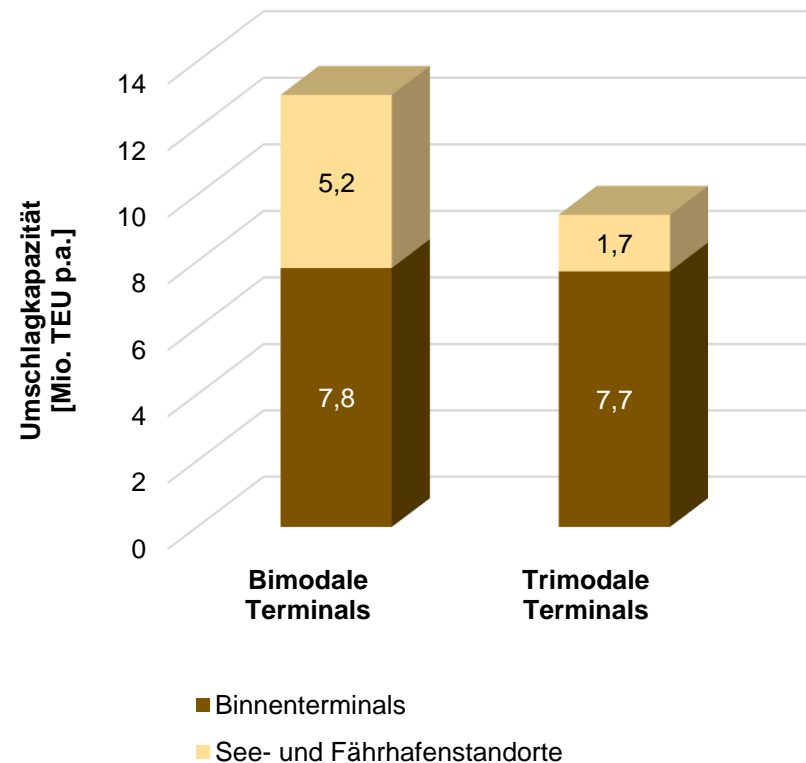
Entwicklung der Terminalinfrastruktur des Kombinierten Verkehrs

Umschlagkapazitäten von Terminals des KV

nach Finanzierungsform



nach Standort

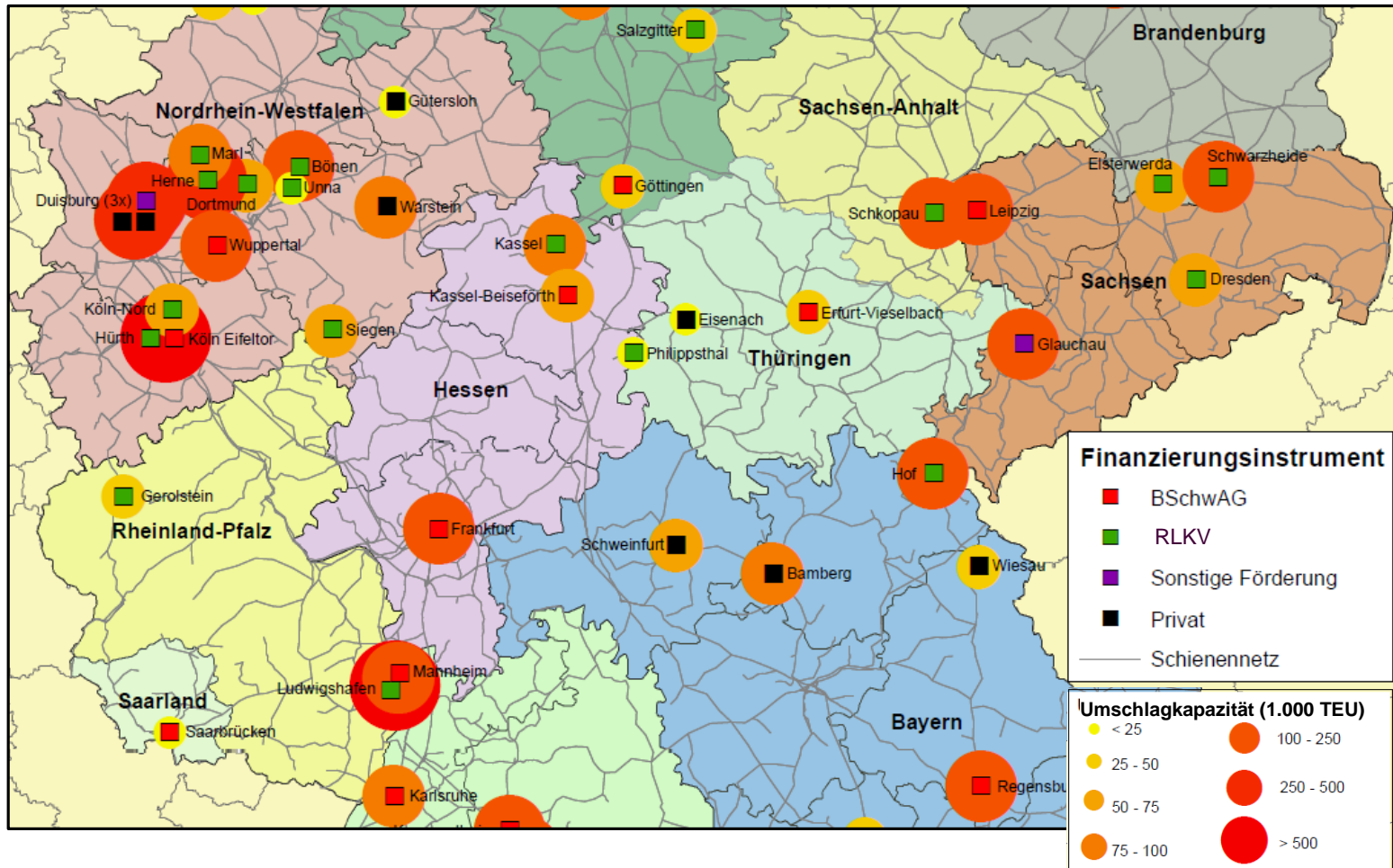


Eigene Erhebung und Darstellung, Stand 2017

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Entwicklung der Terminalinfrastruktur des Kombinierten Verkehrs

Standorte und Umschlagkapazitäten (Näherung) bimodaler Terminals (Auszug)

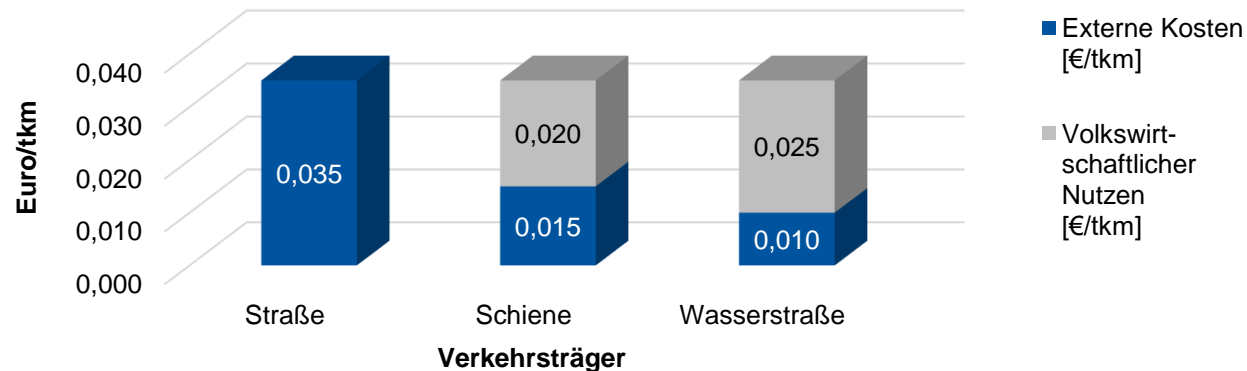


Eigene Erhebung und Darstellung, Stand 2017

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Verlagerungswirkung und volkswirtschaftlicher Nutzen

Externe Kosten und volkswirtschaftlicher Nutzen der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße im Vergleich zur Straße



	Verlagerungseffekt [Mrd. tkm]	Volkswirt. Nutzen [Euro/tkm]	Volkswirt. Nutzen gesamt [Mio. Euro]
Schiene-Straße-Umschlag	23,9	0,020	478,0 (80,9 %)
Wasserstraße-Straße-Umschlag	4,5	0,025	112,5 (19,1 %)
KV gesamt	28,4	-	590,5

Eigene Darstellung auf Basis von Angaben des BMVI 2016 für das Jahr 2013

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Spending Review und Begutachtung (Bezugsjahr 2013)

Nutzen

- Förderung von (mind.) 76 Terminals (ca. 90 Vorhaben)
- Generierung von Umschlagkapazitäten i. H. v. 6,84 Mio. LE p.a. (10-11 Mio. TEU)
- Reduktion der Lkw-Fahrleistung um 1,4 Mrd. km p.a.
- Vermeidung von etwa 2 Mio. t CO₂-Emissionen p.a.
- Verlagerung von 28,4 Mrd. tkm p.a. auf Schiene und Wasserstraße
- Generierung eines volkswirtschaftlichen Nutzens von **590,5 Mio. Euro** p.a.

Kosten

- 763,5⁽¹⁾ bis **867,0⁽²⁾ Mio. Euro** von 1998-2013 (unterschiedliche Angaben)
- Durchschnittliche Fördermittelverausgabung: $\frac{867,0 \text{ [Mio. €]}}{15 \text{ [a]}} = 57,8 \text{ [Mio. } \frac{\text{€}}{\text{a}}]$

Nutzen-Kosten-Betrachtung

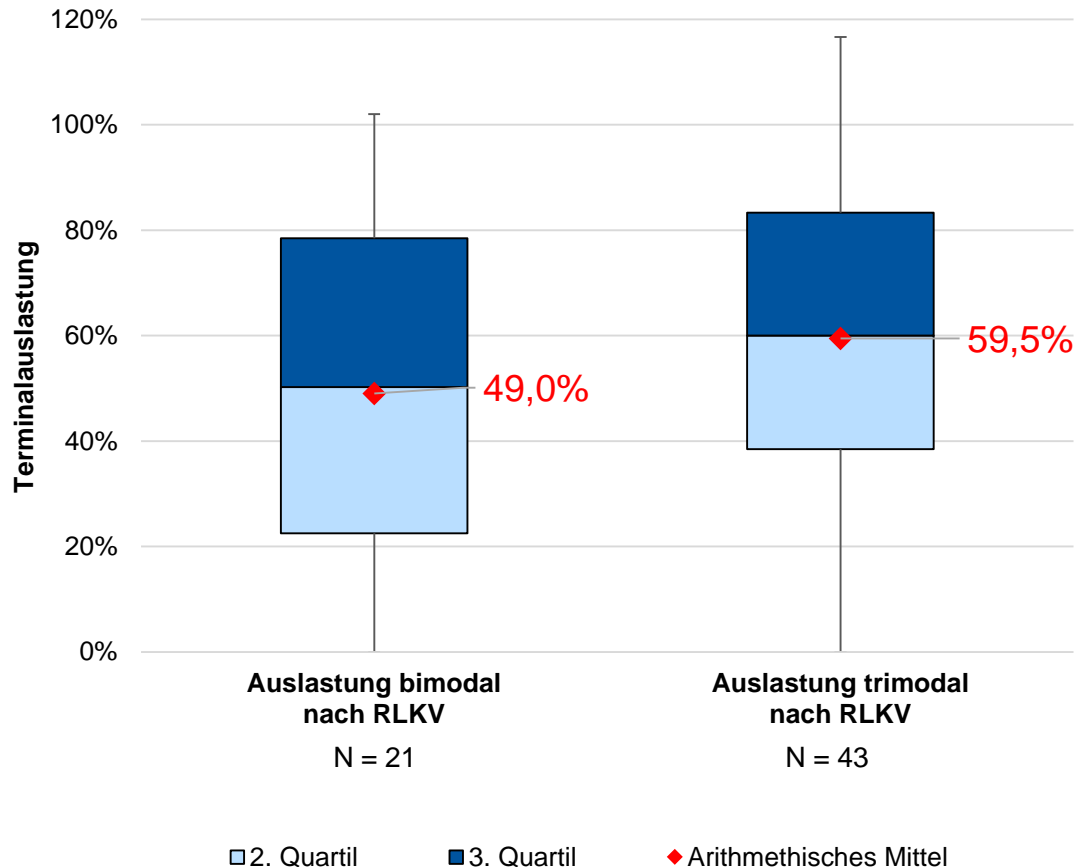
- Return on Investment 2013 als grobe Näherung: $\frac{590,5 \text{ [Mio. €]}}{57,8 \text{ [Mio. €]}} \approx 10,2 \text{ [-]}$

(1) Nach Bundeshaushaltsrechnungen 1998-2016

(2) Nach Drucksachen des Bundestages 14/6928 (2001) und 18/8871 (2016)

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Auslastung geförderter Terminals (Auswahl, Bezugsjahr 2013)



Eingeschränkte Repräsentativität

- Datenverfügbarkeit
- Objektivierbarkeit der Kapazitätsbestimmung
- Notwendige Reserven
- Umrechnung LE/TEU
- Volatilität

Eigene Erhebungen und Darstellung

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Beurteilung der Effektivität der Förderung

Effektivität: Ist das strategische Förderziel der Verkehrsverlagerung mit einem veränderten Instrumentarium eventuell effizienter, d. h. mit verringertem Mitteleinsatz, zu erreichen?

1. Lage



- Lage abseits KV-affiner Transportquellen/-senken
- Unbefriedigende Anbindung an das Haupt-Schienennetz
- Engpässe im Wasserstraßennetz (Schleusen/Brücken/Fahrrinnen)

2. Betreiberschaft



- Strategisches Kalkül führte z. T. zur Nichtnutzung eines Terminals
- Fehlende logistische Netzwerke
- Unzureichende Kooperationen mit Operateuren und Reedern

3. Wirtschaftlichkeit



- Fehlende Grundauslastung eines Terminals
- Wettbewerbsfähigkeit Schiene/Wasserstraße vs. Straße

4. Akzeptanz des KV's



- Vorurteile und Unkenntnis auf Seiten der Verloader
- Planungs- und Kostenaufwand bei Neuausrichtung von Transportketten

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Beurteilung der Effektivität der Förderung

Haushaltspolitische Restriktionen

Wachsende Anforderungen des Bundesrechnungshofes an WU bei Zuschüssen

Angespannte Personalsituation bei den Bewilligungsbehörden

Wachsende formelle Anforderungen an Zuwendungsempfänger mit jeder Richtliniennovellierung

Lange Bearbeitungszeiten der Anträge

Förderquote/Höhe der Baukostenzuschüsse eher sinkend

Bis zu 20 Jahre lange Betriebspflicht und Auslastungsrisiko bei Zuwendungsempfängern

Rückforderungen wegen Beratungsfehlern bzw. -mängeln

Bis 2016: Avalprovisionen für Bürgschaftserklärungen über Fördersumme

Systeminhärente Komplexität des KVs

Verladende Wirtschaft ist selten KV-affin

Verlagerungspotenzial neuer Umschlaganlagen nur standortbezogen zu erfassen

Hohe Anfangshürden auf Seiten des Betreibers (Auslastung, Relationen)

Großer Ermessensspielraum auf Seiten der Bewilligungsbehörden

Notwendigkeit externer Beratung bei der Erstellung von Förderanträgen (selbst für Bestandsterminals)

Hoher Finanz- und Personalaufwand bei der Antragsstellung (50 bis 100 Tsd. Euro)

Fördermittelgeber beklagt:
zu geringer Mittelabruf

Eigene Erhebungen und Darstellung

Die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene und Wasserstraße würde ohne staatliche Infrastrukturförderung nicht funktionieren.

Handlungsempfehlungen

- In einer betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise offenbart sich eine relativ große Bandbreite zwischen gut und weniger gut ausgelasteten Terminals.
- Eine rein volkswirtschaftlich motivierte Evaluation der Förderrichtlinie KV reicht nicht aus, da sich gesamthaft ermittelte Verlagerungseffekte nicht auf Einzelunternehmungen zurückführen lassen.
- Eine eingehendere Analyse unterschiedlich ausgelasteter Terminals müsste zeigen, welche Faktoren standortspezifisch für positive Umschlagergebnisse ausschlaggebend sind und welche sich systematisch nachteilig auswirken.
- Es wäre zudem zu zeigen, ob es einen positiven Zusammenhang zwischen der Höhe bewilligter Fördermittel und den langjährig erzielten Umschlagergebnissen je Terminal gibt.