

Bewertungskriterien Stellung zu nehmen und einen Bewertung abzugeben, oder zumindest bezüglich jenes Bereiches, für den sie als Experte ausgewählt wurden so wie in jedem Fall bezüglich der Einschätzung zur Modal Split Wirkung eine Bewertung abzugeben.

Die Experten wurden unterschieden nach den einzelnen „Fachrichtungen“ zu Abdeckung der Gruppierungen (Umsetzungswiderstand und Akzeptanz) ausgewählt und um einen Fachexperten im Bereich Güterverkehr und Modal Split ergänzt. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden folgende Experten ausgewählt und mittels persönlicher Gespräche die Bewertungen erarbeitet:

- Politisch: Vertreter des BMVIT, Dr. Thomas Spiegel
- Arbeitnehmervorteiler: Vertreter der AK + Gewerkschaft Vida: Mag. Sylvia Leodolter, Mag. Richard Ruziczka, Mag. Thomas Hader, Mag. Franz Greil
- NGO-Umwelt: Vertreter VCÖ, Markus Gansterer
- Wirtschaft: Vertreter WKÖ, DI Thomas Fessler, der nach dem Bewertungsgespräch weitere Fachabteilungen der WKÖ mit dem Thema befasste und aufbauend auf diesen Konsultationen eine finale Bewertung aus Sicht der WKÖ abgegeben hat.
- Fachexperte: DI Andreas Käfer

Die Einzelbewertungen der Experten werden aus Geheimhaltungsgründen nicht im Bericht dargelegt. Dies ist auch der ausdrückliche Wunsch der Experten.

Die Bewertungen der einzelnen Experten wurden mit der Bewertung durch das Bearbeitungsteam zusammengeführt. Dies erfolgte nicht mittels einer einfachen arithmetischen Durchschnittsrechnung, sondern unter Berücksichtigung einer höheren Gewichtung der Expertenmeinung in deren konkretem Fachbereich.

Die folgende Matrix zeigt, welche Expertenmeinung mit welchem Gewicht in die finale Bewertung eingeflossen ist.

Gewichtung der Expertenmeinungen							
Experte	politisch (rechtlich)	NGO sozial	NGO Umwelt	Wirtschaft	Organi- satorisch	Kosten	MS- Wirkung
BMVIT	2	1	1	1	1	1	1
AK	1	2	1	1	1	1	1
VCÖ	1	1	2	1	1	1	1
WKO	1	1	1	2	1	1	1
Käfer	1	1	1	1	1	1	2
Bearbeitungsteam	1	1	1	1	2	2	2

Herry Consult 2013

Tabelle 13: Gewichtung der Expertenmeinungen

2.2 Bewertungsergebnis

Führt man die einzelnen Bewertungen entsprechen der im vorigen Kapitel skizzierten Vorgehensweise zusammen, so ergibt sich folgendes Ranking der diskutierten Maßnahmen:

Qualitative Bewertung der potenziellen Maßnahmen zur Erhöhung des Schienenanteils im Güterverkehr in Österreich											
Maßnahmen- gruppe	Nr	Maßnahme	Maßnahmenbewertungskriterien						MS- Wirkung in AT	Gesamt- bewertung gewichtet	Ranking
			Umsetzungswiderstand und Akzeptanz			Umsetzungs- und Betriebsaufwand					
			politisch (rechtlich)	NGO sozial	NGO Umwelt	Wirtschaft	Organi- satorisch	Kosten			
regulativ	4	Erhöhung der Schieneninteroperabilität und Reduktion der Zulassungsbarrieren	2,25	2,67	2,00	1,80	3,38	3,75	3,25	3,05	30
	9	Genehmigung von Straßensondertransporten, nur wenn es keine Alternativen gibt (inkl. verstärkte Kontrollen)	3,50	1,00	1,50	4,60	3,00	2,33	4,38	3,63	34
	10	Industrie- und Gewerbeflächen nur mit Anschlussbahn (und Nutzungscommitment) widmen	4,08	1,33	1,75	4,80	4,00	3,00	2,56	3,03	29
	11	Intensivierung der Anschlussbahnnutzung durch Öffnung für Dritte	1,80	1,00	1,50	2,00	3,25	1,88	3,19	2,66	12
	12	Intensivierung der Kontrollen (Sozialvorschriften, Tempo, Gewicht, Fahrverbote, Kobotage, Fahrtenschreibermanipulation)	2,67	1,00	1,00	3,80	2,33	3,67	2,38	2,56	9
	13	Kooperationen zwischen Logistikdienstleistern fördern (Bündelung)	2,33	2,67	2,00	3,00	3,50	2,00	2,81	2,73	14
	17	Modal-Split-Vorgabe durch/an Überseehäfen	2,17	1,33	1,25	4,40	3,00	2,00	3,19	2,87	22
	18	Nachfahrverbot für alle Lkw (zumindest in sensiblen Gebieten); Aktualisierung der Lärmregelung (Abrollgeräusch)	3,83	1,33	1,25	5,00	3,00	2,33	2,13	2,57	10
	19	Durchsetzung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Terminals (eindeutige Abgrenzung der Funktion)	1,67	2,67	2,00	1,60	3,25	2,25	3,63	2,97	26
	29	Zwangsvorgaben bei bestimmten Gütern (z.B. Rüben, Abfall, Baumassen)	3,25	1,33	1,25	4,60	2,00	2,00	3,00	2,76	16
fiskal	3	CO2-Emissionshandelssystem im Güterverkehr	4,33	3,33	2,50	5,00	4,50	2,67	2,50	3,17	31
	5	Fahrleistungsabhängige Maut oder Bundesabgabe auf allen Straßen	3,58	1,33	1,25	5,00	3,38	1,00	2,38	2,56	8
	6	Fahrleistungsabhängige Maut erhöhen (Internalisierung externer Kosten)	2,58	1,00	1,00	4,40	2,00	1,25	2,88	2,51	6
	7	Förderung von Einzelwagenladungsverkehr (ausgewählte Relationen und Güter) mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten Höhe	2,58	1,33	1,75	1,20	2,13	3,25	2,44	2,33	1
	8	Förderung von Kombiniertem Verkehr (spezifische Verkehrsarten) mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten Höhe	2,58	1,33	2,25	1,00	2,13	3,25	2,56	2,40	3
	21	Ökologische Steuerreform (MÖSt steigt, Lohnsteuer oder ähnliches sinken)	3,58	1,00	1,00	4,40	3,13	2,00	2,00	2,39	2
	31	Anschlussbahn-Förderpaket (Ausweitung der Investförderung, Förderung der Erhaltung)	3,17	1,00	1,00	1,40	2,83	4,25	2,19	2,44	4
	32	Regionale Wirtschaftsförderung mit Schienennutzung bzw. mit Anschlussbahnzugang koppeln	3,83	1,33	1,50	3,60	3,00	2,00	2,38	2,55	7
	33	Senkung des IBE in der Fläche	2,58	1,00	2,00	2,20	2,25	3,75	3,25	2,90	23
	34	Wiederanhebung der Kfz-Steuer	3,58	2,33	1,25	4,80	2,25	1,00	3,88	3,19	32
Infra- struktur	1	Aufrechterhaltung von Bahninfrastruktur in der Fläche	3,50	1,33	1,25	2,40	3,50	4,75	2,75	3,01	28
	22	Reduktion des Straßeninfrastrukturausbaus	4,33	3,67	1,50	4,60	2,00	1,50	3,13	2,96	25
	23	Schieneninfrastrukturausbau bzw. -modernisierung (inkl. Elektrifizierung Strecken und Vershub)	2,50	1,33	1,25	1,60	3,00	5,00	2,63	2,76	17
	27	Verbesserung der KV-Infrastruktur (Terminals, Umschlagstechnologien)	1,92	1,33	1,75	1,20	3,25	4,00	2,38	2,48	5
organisatorisch	2	Berücksichtigung der Schieneigenschaften in der Supply-Chain-Planung	1,40	2,00	1,50	3,00	4,00	2,67	3,00	2,85	19
	14	KV-Angebote für Schüttgut (inkl. Übernahme Auslastungsrisiko durch Operateure)	1,40	2,00	1,50	2,25	3,00	3,33	3,07	2,78	18
	15	Langfristige (Planungs)Garantie bei Schienentransporten	2,60	1,33	2,00	1,60	3,33	3,67	2,56	2,65	11
	16	Modal-Split-Vorgabe durch Verladende Wirtschaft	1,40	1,33	1,75	4,17	3,00	3,00	2,81	2,75	15
	20	Öffentlichkeitsarbeit (Reduktion des Negativimages der Schiene aus früheren Zeiten)	1,00	1,33	1,25	2,20	2,00	2,00	3,63	2,69	13
	24	Tracking and Tracing bei Schiene und KV	1,20	1,33	1,25	2,00	4,00	2,67	3,56	2,99	27
	25	Transportpreise stärker an Zeitbedürfnisse anpassen (je kürzer desto teurer)	1,20	2,00	1,33	3,25	4,00	2,00	3,19	2,85	20
	26	Trennung von Speditions- und Frachtgeschäften	2,00	2,00	2,67	4,60	5,00	3,00	3,19	3,34	33
	28	Zentralisierung der Transportorganisation und der -entscheidungen im Unternehmen (z.B. Ein- und Verkauf)	1,00	2,00	1,33	3,20	4,00	2,00	3,25	2,86	21
	30	Förderung von ASB in anderen Staaten thematisieren und lobbyieren	2,90	1,33	1,25	2,50	3,00	3,00	3,19	2,90	24

Herry Consult 2013

Tabelle 14: Bewertungsergebnis

Das Bewertungsverfahren weist folgende 10 Maßnahmen als die am erfolgversprechendsten (also mit der höchsten Modal Split Wirkung bei gleichzeitig vergleichsweise geringem Umsetzungswiderstand und Umsetzungsaufwand) aus:

1. Förderung von Einzelwagenladungsverkehr (ausgewählte Relationen und Güter) mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten Höhe

Obwohl die Kosten für die Maßnahmen vergleichsweise hoch eingeschätzt werden, erreicht diese Maßnahme die beste Gesamtbewertung. Dies liegt vor allem an der durchwegs positiven Einstellung aller Interessensvertretungen (Wirtschaft, Arbeitnehmer, Umwelt) und der positiven Einschätzung bezüglich der Modal Split Wirkung.

2. Ökologische Steuerreform (MÖSt steigt, Lohnsteuer oder ähnliches sinken)

Die Einschätzung zu dieser Maßnahme fällt über die unterschiedlichen Bewertungskriterien hinweg sehr konträr aus. Die politische Umsetzbarkeit wird als relativ gering eingeschätzt und die Akzeptanz der Wirtschaft dürfte kaum gegeben sein. Da diese Maßnahme jedoch bei allen anderen Kriterien und vor allem bei der MS-Wirkung überdurchschnittlich positiv bewertet wird, erreicht die Gesamtbewertung den zweiten besten Wert aller Maßnahmen.

3. Förderung von Kombiniertem Verkehr (spezifische Verkehrsarten) mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten Höhe

Die Bewertung dieser Maßnahme ähnelt sehr stark der Bewertung der Förderung für den Einzelwagenladungsverkehr, jedoch wird die Modal Split Wirkung etwas geringer eingeschätzt und die Akzeptanz durch die Umwelt-NGOs dürfte etwas niedriger sein.

4. Anschlussbahn-Förderpaket (Ausweitung der Investförderung, Förderung der Erhaltung und des Betriebs)

Trotz der Einschätzung sehr hoher Kosten (um die Maßnahme wirkungsvoll gestalten zu können, was sich in einer sehr hohen Einschätzung bezüglich der Wirkung beim Modal Split widerspiegelt) und einer verhältnismäßig negativen Einschätzung bezüglich der politischen Akzeptanz (auch auf Grund der erwarteten hohen Kosten) erreicht dieser Maßnahmenvorschlag einen sehr guten Bewertungsrang, da die Akzeptanz der Interessensvertretungen durchwegs hoch eingeschätzt wird und neben der bereits erwähnten guten MS-Wirkung der organisatorische Umsetzungsaufwand als verhältnismäßig gering bewertet wird.

5. Verbesserung der KV-Infrastruktur (Terminals, Umschlagstechnologien)

Diese Maßnahme erreicht den guten Bewertungsrang vor allem durch die positive Einschätzung bezüglich der MS-Wirkung und eine vergleichsweise hohe Akzeptanz durch die Politik (Infrastrukturmaßnahmen werden trotz hohen Kosten oftmals durch die Politik positiv bewertet, da sie durch die Politiker als eine gut sichtbare „Leistung verkauft werden können“). Auch die Bewertung durch die Interessensvertretungen fällt positiv aus. Dem steht die Einschätzung sowohl hoher Kosten als auch eines hohen Aufwands gegenüber.

6. Fahrleistungsabhängige Maut erhöhen (Internalisierung externer Kosten)

Obwohl dieser Maßnahme eine vergleichsweise geringere MS-Wirkungen (im Vergleich zu den anderen gut bewerteten Maßnahmen) attestiert wird, erreicht diese Maßnahme einen guten Bewertungsrang. Die stark ablehnende Haltung der Wirtschaft wird durch die vergleichsweise positive Bewertung der Politik, die deutliche Zustimmung durch Arbeitnehmer- und Umweltinteressensvertretungen sowie die Einschätzung, dass die

Umsetzung keinen organisatorischen Aufwand und darüber hinaus Einnahmen für den Staat bringen, mehr als ausgeglichen.

7. Regionale Wirtschaftsförderung mit Schienennutzung bzw. mit Anschlussbahnzugang koppeln

Den guten Bewertungsrang verdankt diese Maßnahme der positiven Einschätzung bezüglich der Modal Split Wirkung. Der organisatorische Aufwand wird als relativ hoch eingeschätzt. Wirtschaft und Politik stehen der Maßnahme eher negativ gegenüber.

8. Fahrleistungsabhängige Maut oder Bundesabgabe auf allen Straßen

Im Vergleich zur Erhöhung der bestehenden Mauttarife (ohne Ausweitung auf das gesamte Straßennetz) schneidet diese Maßnahme etwas schlechter ab, obwohl dieser Maßnahme eine höhere MS-Wirkung attestiert wird. Die Ursache dafür sind durchwegs zum Teil deutliche negative Bewertungen bezüglich Akzeptanz und Umsetzungsaufwand.

9. Intensivierung der Kontrollen (Sozialvorschriften, Tempo, Gewicht, Fahrverbote, Kabotage, Fahrtenschreibermanipulation)

Bei dieser Maßnahme stehen einer vergleichsweise guten Bewertung bezüglich der MS-Wirkung hohe Kosten und die Einschätzung, dass die Wirtschaft keine Akzeptanz für diese Maßnahme aufbringen wird, gegenüber.

10. Nachtfahrverbot für alle Lkw (zumindest in sensiblen Gebieten); Aktualisierung der Lärmregelung (Abrollgeräusch!)

Dieser Maßnahme wird eine hohe MS-Wirkung attestiert. Begründet wird dies durch eine dadurch notwendig werdende logistische Neustrukturierung der Straßentransporte und vor allem durch den Verlust der Möglichkeit, Transporte im Nachtsprung durchführen zu können. Damit kann ein deutlicher Wettbewerbsvorteil für die Bahn geschaffen werden. Dieser Wirkung steht jedoch eine erwartete nicht vorhandene Akzeptanz durch die Wirtschaft und die Notwendigkeit, EU-Richtlinien zu ändern, gegenüber. Darüber hinaus wird für die Umsetzung ein vergleichsweise höherer organisatorischer Aufwand erwartet.

Sieben der zehn am besten bewerteten Maßnahmen sind fiskalische Maßnahmen. Die am besten bewerteten Maßnahmen sind „positive“ fiskalische Maßnahmen, die zwar seitens der Politik nicht sehr positiv bewertet werden (da Geld in die Hand genommen werden muss), jedoch von allen anderen berücksichtigten Interessensvertretungen in hohem Maße akzeptiert werden (aus Sicht der Arbeitnehmervertretung, da Jobs in den betroffenen Branchen gesichert werden können und der Schienensektor unterstützt wird, aus Sicht der Umweltorganisationen, da mit der Schiene das umweltfreundlichere Verkehrsmittel unterstützt wird und aus Sicht der Wirtschaft, da der Transportwirtschaft finanzielle Unterstützung zugeführt wird).

Nur zwei regulative Maßnahmen erreichen einen Bewertungsrang unter den ersten Zehn. Dies liegt vor allem an der relativ schlechten Einschätzung der MS-Wirkung der meisten regulativen Maßnahmen. Darüber hinaus wird auch der organisatorische Umsetzungsaufwand als vergleichsweise hoch eingestuft.

Eine von vier vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen schaffte eine Bewertung unter den besten Zehn. Ursache dafür sind vor allem die hohen Kosten (bei Ausbaumaßnahmen) und ein zum Teil hoher organisatorischer Aufwand (dabei wurde durch die Bewertenden auch der zeitliche Aufwand bis zur Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen mit berücksichtigt). Ein Mitgrund ist aber auch, dass vor allem betreffend der Streckeninfrastruktur in AT bereits ein hohe Qualität existiert und die beschlossenen und begonnenen Ausbaumaßnahmen (Stichwort Tunnelbauten) diese

Qualität weiter steigern (und, da bereits beschlossen, nicht mehr als zusätzliche Ausbaumaßnahmen zu bewerten sind). Noch weitere Streckeninfrastrukturverbesserungen führen vor allem für den Güterverkehr nicht mehr zu großen Qualitätssprüngen und damit nicht zu einer hohen MS-Wirkung.

Keine der organisatorischen Maßnahmen konnte auf Grund der Bewertungen unten die zehn erfolversprechenden Maßnahmen gereiht werden. Wesentliche Ursache dafür ist die zumeist als sehr gering eingeschätzte MS-Wirkung in Verbindung mit zum Teil hohem organisatorischem Aufwand. Die in vielen Fällen vorhandene Akzeptanz sowohl der Politik als auch aller Interessensvertretungen kann die Gesamtbewertung nicht ausreichend verbessern.

Die Grenzziehung bei den zehn besten Maßnahmen lässt sich auch durch den von Rang zehn auf den Rang elf verhältnismäßig starken Sprung der Gesamtbewertung begründen. Die Durchschnittsbewertung über alle Kriterien und alle Bewerter springt vom zehnten auf den elften Rang um 0,07 Punkte, bei den meisten anderen Rangwechsel jedoch nur im Bereich von 0,01 bis 0,04 Punkten.

Die angeführten Maßnahmen wurden zu vier unterschiedlichen Maßnahmengruppen gebündelt. Neben dem Ranking über alle Maßnahmen kann auch ein Ranking innerhalb der Maßnahmengruppen relevant sein, wenn in unterschiedlichen Diskussionen nur Maßnahmen innerhalb einer Maßnahmengruppe analysiert und diskutiert werden. Wenn beispielsweise ausschließlich organisatorische Maßnahmen diskutiert werden sollen, um die grundsätzliche Effizienz des Transportsystems zu verbessern, ohne die externen Rahmenbedingungen (also Regelwerk, Steuern, Abgaben und Infrastruktur) zu beeinflussen, macht es Sinn, alle Maßnahmen dieser Maßnahmengruppe zu reihen.

Dementsprechend legen die folgenden Tabellen die Reihung der Maßnahmen innerhalb der vier Maßnahmengruppen

- Regulativ
- Fiskal
- Infrastruktur
- Organisatorisch

dar:

Qualitative Bewertung der potenziellen REGULATIVEN Maßnahmen zur Erhöhungen des Schienenanteils im Güterverkehr in Österreich											
REGULATIVE Maßnahmen		Maßnahmenbewertungskriterien							Gesamt-bewertung gewichtet	Ranking	
Maß-nahmen-gruppe	Nr	Maßnahme	Umsetzungswiderstand und Akzeptanz				Umsetzungs- und Betriebsaufwand				MS-Wirkung in AT
			politisch (rechtlich)	NGO sozial	NGO Umwelt	Wirtschaft	Organi-satorisch	Kosten			
regulativ	4	Erhöhung der Schieneninteroperabilität und Reduktion der Zulassungsbarrieren	2,25	2,67	2,00	1,80	3,38	3,75	3,25	3,05	9
	9	Genehmigung von Straßensondertransporten, nur wenn es keine Alternativen gibt (inkl. verstärkte Kontrollen)	3,50	1,00	1,50	4,60	3,00	2,33	4,38	3,63	10
	10	Industrie- und Gewerbeflächen nur mit Anschlussbahn (und Nutzungscommitment) widmen	4,08	1,33	1,75	4,80	4,00	3,00	2,56	3,03	8
	11	Intensivierung der Anschlussbahnnutzung durch Öffnung für Dritte	1,80	1,00	1,50	2,00	3,25	1,88	3,19	2,66	3
	12	Intensivierung der Kontrollen (Sozialvorschriften, Tempo, Gewicht, Fahrverbote, Kabotage, Fahrtenschreiber-manipulation)	2,67	1,00	1,00	3,80	2,33	3,67	2,38	2,56	1
	13	Kooperationen zwischen Logistikdienstleistern fördern (Bündelung)	2,33	2,67	2,00	3,00	3,50	2,00	2,81	2,73	4
	17	Modal-Split-Vorgabe durch/an Übersee-häfen	2,17	1,33	1,25	4,40	3,00	2,00	3,19	2,87	6
	18	Nachfahrverbot für alle Lkw (zumindest in sensiblen Gebieten); Aktualisierung der Lärmregelung (Abrollgeräusch)	3,83	1,33	1,25	5,00	3,00	2,33	2,13	2,57	2
	19	Durchsetzung des diskriminierungs-freien Zugangs zu Terminals (eindeutige Abgrenzung der Funktion)	1,67	2,67	2,00	1,60	3,25	2,25	3,63	2,97	7
	29	Zwangsvorgaben bei bestimmten Gütern (z.B. Rüben, Abfall, Baumassen)	3,25	1,33	1,25	4,60	2,00	2,00	3,00	2,76	5

Herry Consult 2013

Tabelle 15: Bewertungsergebnis – regulative Maßnahmen

Qualitative Bewertung der potenziellen FISKAL-Maßnahmen zur Erhöhungen des Schienenanteils im Güterverkehr in Österreich											
FISKAL-Maßnahmen		Maßnahmenbewertungskriterien							Gesamt-bewertung gewichtet	Ranking	
Maß-nahmen-gruppe	Nr	Maßnahme	Umsetzungswiderstand und Akzeptanz				Umsetzungs- und Betriebsaufwand				MS-Wirkung in AT
			politisch (rechtlich)	NGO sozial	NGO Umwelt	Wirtschaft	Organi-satorisch	Kosten			
fiskal	3	CO2-Emissionshandelssystem im Güterverkehr	4,33	3,33	2,50	5,00	4,50	2,67	2,50	3,17	9
	5	Fahrleistungsabhängige Maut oder Bundesabgabe auf allen Straßen	3,58	1,33	1,25	5,00	3,38	1,00	2,38	2,56	7
	6	Fahrleistungsabhängige Maut erhöhen (Internalisierung externer Kosten)	2,58	1,00	1,00	4,40	2,00	1,25	2,88	2,51	5
	7	Förderung von Einzelwagenladungsverkehr (ausgewählte Relationen und Güter) mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten Höhe	2,58	1,33	1,75	1,20	2,13	3,25	2,44	2,33	1
	8	Förderung von Kombiniertem Verkehr (spezifische Verkehrsarten) mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten Höhe	2,58	1,33	2,25	1,00	2,13	3,25	2,56	2,40	3
	21	Ökologische Steuerreform (MÖSt steigt, Lohnsteuer oder ähnliches sinken)	3,58	1,00	1,00	4,40	3,13	2,00	2,00	2,39	2
	31	Anschlussbahn-Förderpaket (Ausweitung der Investförderung, Förderung der Erhaltung)	3,17	1,00	1,00	1,40	2,83	4,25	2,19	2,44	4
	32	Regionale Wirtschaftsförderung mit Schienennutzung bzw. mit Anschlussbahnzugang koppeln	3,83	1,33	1,50	3,60	3,00	2,00	2,38	2,55	6
	33	Senkung des IBE in der Fläche	2,58	1,00	2,00	2,20	2,25	3,75	3,25	2,90	8
	34	Wiederanhebung der Kfz-Steuer	3,58	2,33	1,25	4,80	2,25	1,00	3,88	3,19	10

Herry Consult 2013

Tabelle 16: Bewertungsergebnis – Fiskalmaßnahmen

Qualitative Bewertung der potenziellen INFRASTRUKTURmaßnahmen zur Erhöhungen des Schienenanteils im Güterverkehr in Österreich											
INFRASTRUKTURmaßnahmen			Maßnahmenbewertungskriterien						Gesamt-bewertung gewichtet	Ranking	
Maß-nahmen-gruppe	Nr	Maßnahme	Umsetzungswiderstand und Akzeptanz				Umsetzungs- und Betriebsaufwand				MS-Wirkung in AT
			politisch (rechtlich)	NGO sozial	NGO Umwelt	Wirtschaft	Organi-satorisch	Kosten			
Infra-struktur	1	Aufrechterhaltung von Bahninfrastruktur in der Fläche	3,50	1,33	1,25	2,40	3,50	4,75	2,75	3,01	4
	22	Reduktion des Straßeninfrastrukturausbaus	4,33	3,67	1,50	4,60	2,00	1,50	3,13	2,96	3
	23	Schieneinfrastrukturausbau bzw. -modernisierung (inkl. Elektrifizierung Strecken und Vershub)	2,50	1,33	1,25	1,60	3,00	5,00	2,63	2,76	2
	27	Verbesserung der KV-Infrastruktur (Terminals, Umschlagstechnologien)	1,92	1,33	1,75	1,20	3,25	4,00	2,38	2,48	1

Herry Consult 2013

Tabelle 17: Bewertungsergebnis – Infrastrukturmaßnahmen

Qualitative Bewertung der ORGANISATORISCHEN Maßnahmen zur Erhöhungen des Schienenanteils im Güterverkehr in Österreich											
ORGANISATORISCHE Maßnahmen			Maßnahmenbewertungskriterien						Gesamt-bewertung gewichtet	Ranking	
Maß-nahmen-gruppe	Nr	Maßnahme	Umsetzungswiderstand und Akzeptanz				Umsetzungs- und Betriebsaufwand				MS-Wirkung in AT
			politisch (rechtlich)	NGO sozial	NGO Umwelt	Wirtschaft	Organi-satorisch	Kosten			
organisatorisch	2	Berücksichtigung der Schieneigenschaften in der Supply-Chain-Planung	1,40	2,00	1,50	3,00	4,00	2,67	3,00	2,85	5
	14	KV-Angebote für Schüttgut (inkl. Übernahme Auslastungsrisiko durch Operateure)	1,40	2,00	1,50	2,25	3,00	3,33	3,07	2,78	4
	15	Langfristige (Planungs)Garantie bei Schienentransporten	2,60	1,33	2,00	1,60	3,33	3,67	2,56	2,65	1
	16	Modal-Split-Vorgabe durch Verladende Wirtschaft	1,40	1,33	1,75	4,17	3,00	3,00	2,81	2,75	3
	20	Öffentlichkeitsarbeit (Reduktion des Negativimages der Schiene aus früheren Zeiten)	1,00	1,33	1,25	2,20	2,00	2,00	3,63	2,69	2
	24	Tracking and Tracing bei Schiene und KV	1,20	1,33	1,25	2,00	4,00	2,67	3,56	2,99	9
	25	Transportpreise stärker an Zeitbedürfnisse anpassen (je kürzer desto teurer)	1,20	2,00	1,33	3,25	4,00	2,00	3,19	2,85	6
	26	Trennung von Spedition- und Frachtgeschäften	2,00	2,00	2,67	4,60	5,00	3,00	3,19	3,34	10
	28	Zentralisierung der Transportorganisation und der -entscheidungen im Unternehmen (z.B. Ein- und Verkauf)	1,00	2,00	1,33	3,20	4,00	2,00	3,25	2,86	7
	30	Förderung von ASB in anderen Staaten thematisieren und lobbyieren	2,90	1,33	1,25	2,50	3,00	3,00	3,19	2,90	8

Herry Consult 2013

Tabelle 18: Bewertungsergebnis – organisatorische Maßnahmen

Betrachtet man ausschließlich die Erwartungen hinsichtlich der MS-Wirkung und lässt sowohl Umsetzungswiderstand als auch Umsetzungsaufwand und -kosten außer Acht, so verändert sich das Ranking der Maßnahmen, jedoch finden sich fast die gleichen Maßnahmen wie bei der Gesamtbewertung unter den ersten zehn (in Klammer ist der Rang der Gesamtbewertung angeführt, außerdem wird angeführt, welche Gründe dafür verantwortlich sind, dass die Gesamtbewertung zu einem abweichenden Ranking als die reine Modal-Shift-Bewertung führt):

1. Ökologische Steuerreform (MÖSt steigt, Lohnsteuer oder ähnliches sinken) (2)

Der hervorragenden MS-Bewertung stehen eine negative Akzeptanz der Wirtschaft und ein politischer Umsetzungswiderstand gegenüber. Dies verschlechtert das Gesamtranking um eine Position.

2. Nachfahrverbot für alle Lkw (zumindest in sensiblen Gebieten); Aktualisierung der Lärmregelung (Abrollgeräusch!) (10)

Die absolute Ablehnung durch die Wirtschaft und die fehlende EU-rechtliche Grundlage für die Maßnahme bewirken eine deutliche Verschlechterung des Gesamtrankings auf Rang 10.

3. Anschlussbahn-Förderpaket (Ausweitung der Investförderung, Förderung der Erhaltung) (4)

Die hohen Kosten und eine dadurch bedingte eher ablehnende Haltung seitens der Politik bewirken Abrutschen in der Gesamtbewertung um einen Platz.

4. Regionale Wirtschaftsförderung mit Schienennutzung bzw. mit Anschlussbahnzugang koppeln (7)

Geringe politische Akzeptanz (diese Maßnahme schränkt den politischen Spielraum zur Verwendung von Geldern ein) sowie geringe Akzeptanz seitens der Wirtschaft (die das Nutzen von Fördergeldern so wenig wie möglich von Vorgaben abhängig machen möchte) verschlechtern den Gesamtrang (jedoch nur geringfügig – da 4 Maßnahmen bezüglich der MS-Wirkung gleich bewertet wurden).

4. Fahrleistungsabhängige Maut oder Bundesabgabe auf allen Straßen (8)

Die absolute Ablehnung durch die Wirtschaft und kaum vorhandener politischer Wille (wobei diese Einstellung durch aktuelle Entwicklungen vor allem hinsichtlich der immer problematischer werdenden Finanzierung der Landes- und Gemeindestraßen einem Änderungsprozess unterworfen ist) bewirken eine Verschlechterung des Gesamtrankings auf Rang 8.

4. Intensivierung der Kontrollen (Sozialvorschriften, Tempo, Gewicht, Fahrverbote, Kabotage, Fahrtenschreibermanipulation) (9)

Hohe Kosten (um eine Wirkung zu erzielen, müssten die Kontrollen deutlich erhöht werden) und die ablehnende Haltung der Wirtschaft sind für die Verschlechterung im Ranking zuständig.

4. Verbesserung der KV-Infrastruktur (Terminals, Umschlagstechnologien) (5)

Gesamtbewertung und MS-Wirkung weisen in etwa das gleiche Ranking auf.

8. Förderung von Einzelwagenladungsverkehr (ausgewählte Relationen und Güter) mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten Höhe (1)

Die nahezu geschlossen gute Akzeptanz dieser Maßnahme verbessert trotz der Kosten den Gesamtrang dieser Maßnahme deutlich auf Platz 1.

9. CO₂-Emissionshandelssystem im Güterverkehr (31)

Nicht vorhandene Akzeptanz bei Politik und Wirtschaft sowie kaum vorhandene Akzeptanz bei den anderen Gruppierungen verbunden mit einem hohen organisatorischen Aufwand lassen diese Maßnahme im Gesamtranking abstürzen.

10. Förderung von Kombiniertem Verkehr (spezifische Verkehrsarten) mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten Höhe (3)

Die nahezu geschlossen gute Akzeptanz dieser Maßnahme verbessert trotz der Kosten den Gesamtrang dieser Maßnahme deutlich auf Platz 3.

10. Industrie- und Gewerbeflächen nur mit Anschlussbahn (und Nutzungscommitment) widmen (29)

Keine Akzeptanz der Politik und der Wirtschaft sowie ein hoher organisatorischer Aufwand lassen diese Maßnahme im Gesamtranking abstürzen.

10. Langfristige (Planungs-)Garantie bei Schienentransporten (11)

Gesamtbewertung und MS-Wirkung weisen in etwa das gleiche Ranking auf.

Neun der zwölf gelisteten Maßnahmen mit der erwarteten höchsten MS-Wirkung finden sich auch unter den ersten zehn Maßnahmen der Gesamtbewertung. Bei ausschließlicher Betrachtung der MS-Wirkung kommen noch die Maßnahmen CO₂-Emissionshandlessystem, Industrie- und Gewerbeflächen nur mit Anschlussbahn (und Nutzungscommitment) und Langfristige (Planungs)Garantie bei Schienentransporten hinzu. Vor allem die beiden erstgenannten hinzukommenden Maßnahmen scheiden durch die Einschätzung zur Akzeptanz und zum Umsatzaufwand (und -kosten) deutlich schlechter im Gesamtranking ab.