

Hinweise für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Stand: Oktober 2023)

I. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach der Kapitalwertmethode

Zweck der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach Ziffer 4.1.6 der Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (RL KV) ist es, die Zuwendungsfähigkeit der geplanten Maßnahme und die erforderliche Höhe der Förderung mit Bundesmitteln festzustellen. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgt nach der Kapitalwertmethode.

In der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach der Kapitalwertmethode werden die einmaligen und laufenden Ein- und Auszahlungen berücksichtigt. Das Ergebnis der Untersuchung ist der Kapitalwert. Voraussetzung für die Förderung ist, dass der Kapitalwert negativ ist. Die Fördermittel des Bundes sind – im Rahmen des maximalen Fördermitteleinsatzes – darauf ausgerichtet, einen Kapitalwert von Null zu erreichen.

Für die Ermittlung des Kapitalwertes sind alle mit der geplanten Maßnahme im Zusammenhang stehenden Ein- und Auszahlungen (Umsatzerlöse, laufende Einnahmen, Investitionsausgaben, Betriebskosten und Reinvestitionen) für den gesamten Betrachtungszeitraum der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu ermitteln. Für die Berechnung sind nur diejenigen Ein- und Auszahlungen in Ansatz zu bringen, die auch tatsächlich im Zusammenhang mit der geplanten Maßnahme entstehen und, soweit es sich um Investitionsausgaben handelt, als zuwendungsfähig nach Anlage 1 der RL KV anerkannt werden.

Die Daten sind in dem von der Bewilligungsbehörde zur Verfügung gestellten Datenblatt für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach der Kapitalwertmethode darzustellen. Der Aufstellung sind entsprechende Erläuterungen zu den verwandten Daten beizufügen.

Bei der Aufstellung der mit der geplanten Maßnahme verbundenen Ein- und Auszahlungen haben Antragsteller*innen Folgendes zu beachten:

- Das Bezugsjahr ist das Jahr der Inbetriebnahme.
- Der Betrachtungszeitraum der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beträgt 20 Jahre.
- Der für die Diskontierung anzuwendende Kalkulationszinssatz beträgt derzeit 0,9 %. Der Zinssatz wird regelmäßig überprüft und kann ggf. den aktuellen Entwicklungen angepasst werden. Für die Beurteilung der aktuellen Entwicklungen ist es erforderlich, dass der Bewilligungsbehörde der betriebsinterne Kalkulationssatz mitgeteilt wird.
- Zukünftige Ein- und Auszahlungen werden unter Berücksichtigung von Preissteigerungen erfasst, sodass der Kalkulationszinssatz einheitlich als nominaler Zins Verwendung findet.
- Zur Vereinfachung erfolgt die Aufstellung der Ein- und Auszahlungen unter der Annahme, dass alle anfallenden Ein- und Auszahlungen zum Jahresende fällig sind.
- Die KV-Umschlaganlage soll spätestens ab dem 7. Betriebsjahr über die Anlaufphase hinaus sein und auf eine Vollauslastung hinsteuern, sodass ein kostendeckender Betrieb gewährleistet ist.
- Beim Neubau einer KV-Umschlaganlage sind die Investitionsausgaben, die anfallenden Betriebskosten und die durch das Projekt generierten Umsätze aus dem Umschlag anzugeben bzw. zu berücksichtigen.
Beim Ausbau einer KV-Umschlaganlage sowie beim Ersatz einer KV-Umschlaganlage oder von Anlagenteilen sind die damit verbundenen Investitionsausgaben, die Betriebskosten

der Gesamtanlage und die Umsätze aus dem Umschlag der Gesamtanlage anzugeben bzw. zu berücksichtigen.

- Ausgaben für eventuelle Reinvestitionen während des Vorhaltezeitraums der KV-Umschlaganlage sind, sofern sie anfallen, als Instandhaltungskosten im Jahr ihres Entstehens anzusetzen. Kosten für sonstige Instandhaltungsmaßnahmen sind als Durchschnittswerte anzugeben.
- Die im Zusammenhang mit dem Umschlag von LE entstehenden Einnahmen sind in der Spalte „Umsätze aus dem Umschlag“ anzugeben. Zudem sind alle sonstigen Einnahmen anzugeben, sofern diese unmittelbar auf die zu fördernde Maßnahme zurückzuführen sind.

II. Nachweis des hinreichenden volkswirtschaftlichen Nutzens

Der Nachweis des hinreichenden volkswirtschaftlichen Nutzens gemäß Ziffer 4.1.8 der RL KV erfolgt auf der Grundlage der erwarteten Mengenentwicklung und des Verlagerungseffekts der geplanten Maßnahme. Dafür hat der*die Antragsteller*in das von der Bewilligungsbehörde zur Verfügung gestellte Datenblatt für die Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens auszufüllen.

Der zu erzielende minimale Return on Investment (ROI) beträgt 4; d. h., jedem investierten Euro sollen mindestens vier Euro an volkswirtschaftlichem Nutzen in Folge der Verringerung insbesondere von Lärm- und Schadstoffemissionen, Unfällen und Staus durch die Verlagerung von LE von der Straße auf die Wasserstraße und/oder Schiene gegenüberstehen. Beträgt der ROI weniger als 4, ist eine Förderung nur in begründeten Einzelfällen möglich. Wenn der ROI weniger als 1 beträgt, die Investition den volkswirtschaftlichen Nutzen also übersteigt, ist eine Förderung ausgeschlossen.

Darüber hinaus gelten für die Berechnung folgende Parameter:

- Der Betrachtungszeitraum für die Prognose der Mengenentwicklungen ist abhängig vom Vorhaltezeitraum der KV-Umschlaganlage. Der Vorhaltezeitraum umfasst gemäß Ziffer 6.2 der RL KV je nach Höhe der Förderquote entweder 10 oder 20 Jahre. Bei der Antragstellung ist in jedem Fall eine Prognose über einen Zeitraum von 20 Jahren abzugeben.
- Beim Neubau einer KV-Umschlaganlage ist das gesamte Transportaufkommen im Sinne von Ziffer 2.2 der RL KV, das voraussichtlich infolge der geplanten Maßnahme auf die Wasserstraße bzw. Schiene verlagert werden soll, anzugeben bzw. zu berücksichtigen. Beim Ausbau einer KV-Umschlaganlage sind das Transportaufkommen im Sinne von Ziffer 2.2 der RL KV, das voraussichtlich infolge der geplanten Maßnahme auf die Wasserstraße bzw. Schiene verlagert werden soll, und auf dem diesbezüglichen Tabellenblatt das fortgeschriebene derzeitige Transportaufkommen im Sinne von Ziffer 2.2 der RL KV anzugeben bzw. zu berücksichtigen; die Fortschreibung des derzeitigen Transportaufkommens hat unter der Annahme zu erfolgen, dass die geplante Maßnahme nicht durchgeführt wird und die KV-Umschlaganlage ihren Betrieb wie bisher fortsetzt.
- Das zu berücksichtigende Transportaufkommen ist in Ladeeinheiten (LE) anzugeben. Twenty-foot Equivalent Units (TEU) werden im nationalen KV mit einem Faktor von 1,44 und im internationalen KV mit einem Faktor von 1,48 in LE umgerechnet, sofern der*die Antragsteller*in keine eigenen, an den Anteilen der verschiedenen Ladeeinheitengrößen an seinem Transportaufkommen orientierten Umrechnungsfaktoren angibt.
- Für die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene wird ein volkswirtschaftlicher Nutzen in Höhe von 0,020 € je Tonnenkilometer (tkm) und für die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Wasserstraße ein volkswirtschaftlicher Nutzen in Höhe von 0,025 € je tkm angenommen.

III. Nachweis der maßvollen Förderintensität

Gemäß Ziffer 4.1.7 der RL KV darf der Betrag der durchschnittlichen Umschlagkosten pro LE infolge der Förderung um höchstens 33,00 € sinken; andernfalls ist eine Förderung ausgeschlossen. Zur Ermittlung der Höhe der Absenkung (Förderintensität) wird die Summe der Investitionsausgaben und prognostizierten Betriebskosten auf den Anteil des infolge der geplanten Maßnahme auf die Wasserstraße bzw. Schiene verlagerten Transportaufkommens am gesamten Transportaufkommen im Sinne von Ziffer 2.2 der RL KV heruntergebrochen; der sich ergebende Betrag wird sodann vergleichsweise einmal ohne Berücksichtigung und einmal unter Berücksichtigung der errechneten Fördersumme wiederum auf eine LE in einem durchschnittlichen Betriebsjahr heruntergebrochen.