



Hamburg / Berlin
15. Dezember 2010

**Ein Erfolgsmodell noch weiter verbessern:
Von der punktuellen Standort-Förderung hin zu einer
Förderung der Terminalinfrastruktur unter Berücksichti-
gung der Netzbildungseffekte intelligenter KV-Systeme**

Positionspapier zur Novellierung der Richtlinie zur Förderung
von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs des BMVBS



Inhalt

Präambel: Rahmen und Zielsetzung dieses Positionspapiers

1. Management Summary
2. Einleitung: Von der punktuellen Standort-Förderung hin zu einer Förderung der Terminalinfrastruktur unter Berücksichtigung der Netzbildungseffekte intelligenter KV-Systeme
3. Neue Produktionsstrategien haben die Attraktivität des KV seit Ende der 90er Jahre erheblich gesteigert und ein nachhaltiges Wachstum initialisiert
4. Die KV-Förderrichtlinie hat eine wichtige Voraussetzung zur Bewältigung des intermodalen Wachstums geschaffen und gesamtwirtschaftliche Impulse gebracht
5. Der intermodale Verkehr wird in Zukunft noch weiter an Bedeutung und Wachstum gewinnen
6. Das zukünftige KV-Wachstum macht eine systemorientierte Förderung notwendig
 - a.) Standortsystematik: Kriterien für die Förderfähigkeit
 - b.) Effiziente Terminalprozesse dienen als Maßstab zur investitionsschonenden Infrastrukturförderung
 - c.) Art und Umfang der Zuwendung
 - d.) Bedarfsgerechte Bereitstellung von Mitteln und flexible Anpassung erforderlich
 - e.) Verfahren
7. Nationale KV-Förderung im Sinne der Europäischen Verkehrsstrategie: Von Transportkorridoren zu Netzwerken



Präambel: Rahmen und Zielsetzung dieses Positionspapiers

Das im Jahr 2009 durch die Bundesregierung vorgelegte Nationale Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen bildet die politische Grundlage für die Hafenpolitik der nächsten 10 Jahre. Als ein zentrales Element wird die Steigerung der Effizienz im System von See- und Binnenhäfen gesehen. Demnach bestehen erhebliche volkswirtschaftliche Potenziale in der systematischen Vernetzung der See- und Binnenhäfen. Daher sollen Konzepte erarbeitet werden, durch die Binnenhäfen besser in die nachlaufenden Transportketten integriert werden.

Deshalb hat eine gemeinsame Arbeitsgruppe des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) die derzeitigen Rahmenbedingungen, Abwicklungsstrukturen und Verbesserungsmöglichkeiten der Hinterlandanbindung zwischen den deutschen Seehäfen und den Binnenhäfen in der Bundesrepublik Deutschland untersucht. Die Arbeitsgruppe konzentriert sich auf die Verkehrsachsen zwischen diesen Häfen.

1. Management Summary

Seit 1998 werden Investitionen privater Unternehmen in Terminals des kombinierten Verkehrs (KV) auf Basis der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des KV gefördert. Diese Regelung steht neben der schon früher bestandenen Bundesfinanzierung von Investitionen in Schienen-KV-Terminals gemäß dem Bundesschienenwegeausbaugesetz.

Die Erwartungen von Politik und Verkehrswirtschaft, die der Einführung der KV-Förderrichtlinie im Jahr 1998 zugrunde lagen, wurden übertroffen. Die Kapazitäten nahezu aller KV-Terminals in Deutschland waren in der Zeit der Hochkonjunktur bis zum Einbruch der Weltwirtschaft Ende 2008 hoch ausgelastet. Diese Situation ist aufgrund einer sehr positiven Verkehrsentwicklung im KV in 2010 bereits an vielen Standorten wieder eingetreten. Zudem ist eine anfänglich befürchtete Kannibalisierung von Volumina zwischen einzelnen Terminalstandorten nicht eingetreten.

Die Verdopplung des Aufkommens im intermodalen Verkehr zwischen 1998 und 2008 wäre ohne diese Richtlinie nicht denkbar gewesen. Somit sind die Richtigkeit und der Erfolg dieser Maßnahme eindrucksvoll bewiesen. Zudem belegt der erfolgreiche Markteintritt privater Eisenbahn-Verkehrsunternehmen gerade im Bereich der Seehafen-Hinterlandverkehre, dass



die Richtlinie indirekt auch die Liberalisierung und den Wettbewerb auf der Schiene belebt hat.

Im Ergebnis hat sie entscheidende Impulse für ein nachhaltiges Wachstum der ökologisch sinnvollen intermodalen Transporte auf der Schiene und mit dem Binnenschiff gegeben. Die Förderung beschränkt sich jedoch auf die Terminalfunktionen des Umschlags lokaler Mengen und der betriebsbedingten Zwischenabstellung. Sie lässt strategische Funktionen eines Terminals oder Terminalstandortes, wie z.B. Hub- & Shuttle-Strategien zur effizienten Bündelung von Verkehren, außer Acht.

Produktivitätsschub und Qualitätsfortschritt

Eine indirekte Entwicklung aus der Verkehrsstrategie der Bahnen, in Form der Abkehr von Einzelwagenverkehren, ist die Weiterentwicklung der Produktionskonzepte der Operateure hin zu Hub- und Shuttle-Verkehren. Deren Einführung wurde nur durch die Schaffung zusätzlicher Terminalkapazität möglich. Seit dem Ende der neunziger Jahre entstand so ein Innovationskreislauf aus produktiveren KV-Terminals und dadurch erst ermöglichten effizienteren Produktionssystemen im KV.

Erreicht wurde nicht nur eine bessere Verzahnung von Schienen- und Binnenschiffsverkehren, sondern auch eine deutliche Effizienzsteigerung beim rein schienenbezogenen KV. So entstanden hochfrequente Shuttlezugverbindungen zwischen den Seehäfen und Wirtschaftszentren als Bündelungspunkte, von denen aus die Feinverteilung mit Anschlusszügen oder LKW erfolgen kann. Als Hubs dienen dabei große KV-Terminals in wirtschaftlichen Aufkommensschwerpunkten, kleinere Terminals in der Nähe von Ladungsquelle /-senke ergänzen das System. Dieser Netzwerkgedanke sollte zukünftig in der Bewertung von Fördermaßnahmen an Bedeutung gewinnen.

Trotz der unbestrittenen Erfolge der Terminalförderung hat die Terminalinfrastruktur in Deutschland nach wie vor aufgrund des Wachstums der Verkehre und der Veränderungen in den Markt- und Produktionsanforderungen Anpassungsbedarf. Dies speziell im Hinblick auf ihre Flächenkapazität. So fehlen oft ausreichend dimensionierte Abstellflächen unter Kran, Abstellgleise für Mehrfachgleisbelegungen sowie integrierte Einrichtungen für notwendige ergänzende Dienstleistungen wie Depothaltung etc., wichtige Voraussetzungen zum Aufbau effizienter Verkehre.



Aus Sicht von BÖB und ZDS ist es daher sinnvoll, Full-Service-Terminals, deren Funktionsausrichtung zur Stärkung des KV-Gesamtnetzwerks beiträgt und den Aufbau marktgerechter Produktionskonzepte im Bahn- und Binnenschiffsverkehr unterstützt, prioritär zu fördern.

Durch **folgende Dienstleistungen und Einrichtungen** kann die **Effizienz des Gesamtsystems KV** entscheidend gesteigert werden:

- Ausreichende Abstellflächen unter Kran (Berücksichtigung von Hub & Spoke . Verkehren und Mehrfachgleisbelegung)
- Abstellung von Gefahrgut für mehr als 24 Stunden
- LKW-Vorstauplätze
- ergänzende Dienstleistungen (Depot, Container- und Reparaturlösungen für Terminalgeräte, Waggons etc.)
- Flächen zur Abstellung intermodaler Chassis
- Schienenseitige Zufahrten inkl. Elektrifizierung
- Übergabe- und Abstellgleise zur Abstellung von Schad- und Reservewagen
- Anschlussmöglichkeiten für temperaturregulierte Container
- Kameraportale im Binnenschiffs-, LKW- sowie Schienenein- und -ausgang zur Bild-Dokumentation
- Einrichtungen zur terminalinternen Datenübertragung und Steuerung der Umschlaggeräte/RFID
- Terminaleigene Rangiereinrichtungen
- Sicherheitseinrichtungen/Umzäunung und ISPS-Konformität
- Anlagen zur Übergabe von Ladeeinheiten zwischen Modulen

Anforderungen an die zukünftige Förderpolitik/Maßnahmen:

BÖB und ZDS sehen im Kombinierten Verkehr einen Wachstumsmarkt der Zukunft. Durch eine konsequente Weiterentwicklung können entscheidende Impulse zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf Schiene und Binnenschiff mit den entsprechenden positiven Auswirkungen auf die Umwelt gegeben werden.



Im Einzelnen sind hierzu die **folgenden Maßnahmen notwendig**:

- Entwicklung eines Soll-Konzepts für den Kombinierten Verkehr der Zukunft (unter Federführung des BMVBS)
- Fortführung der Terminalförderung
- Umstellung der Förderung von einer punktuellen Förderung auf eine systemorientierte Förderung unter Berücksichtigung der Netzbildungseffekte
- Wiederaufstockung der Haushaltsmittel
- Berücksichtigung von Gateway- und Hubanforderungen
- Ausdehnung der geförderten Terminalfunktionen
- Anpassung der Vorhaltefristen für geförderte Geräte an die tatsächliche Nutzungsdauer
- Förderung von Ersatzinvestitionen in geförderte und nicht geförderte Anlagen
- Verzicht auf Hinterlegung einer Bürgschaft/Alternative Absicherungsmöglichkeit der Maßnahme zur Vermeidung der daraus entstehenden Mehrkosten
- Verzicht auf die Ausschreibung/Übergabe des Terminalbetriebs an Dritte

In der heutigen Fördersystematik mit einer maximalen Förderquote von 85% besteht die Möglichkeit auch geringerer Förderquoten. Deshalb sollte das heutige System auch in diesem Sinne bestehen bleiben.

Allerdings zeigen die Rückfragen der Praxis, dass es sinnvoll ist, den Antragsprozess transparenter und verlässlicher zu gestalten. So ist es auch opportun, die Handhabung des Verfahrens für Bahn- und für Binnenschiffs-Anlagen zu vereinheitlichen. Zudem würde eine verbindliche Prüf- und Entscheidungsfrist der Prüfbehörde die Planbarkeit der Investitionen verbessern.

Weiter empfehlen wir, das Budget der KV-Förderung eng an dem tatsächlichen Aus- und Neubaubedarf der Branche auszurichten.

Schlussendlich ist eine engere Abstimmung der Planung und Förderung von KV-Anlagen innerhalb Europas angezeigt.



2. Einleitung: Von der punktuellen Standort-Förderung hin zu einer Förderung der Terminalinfrastruktur unter Berücksichtigung der Netzbildungseffekte intelligenter KV- Systeme

Seit 1998 ermöglicht es die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) privaten Wirtschaftsunternehmen, in intermodale Terminals für Bahn und Binnenschiff zu investieren und dabei auf Mittel des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zurückzugreifen. Mit Hilfe dieser sog. KV-Förderrichtlinie wurden unterschiedliche Formen von Umschlaganlagen realisiert. In den auf die BeNeLux-Seehäfen ausgerichteten Standorten im Rheinstromgebiet entstanden in der Regel trimodale Terminals. In einigen Fällen wurden an diesen Anlagen neben Bahn- und Binnenschiffs- auch Short-Sea-Verkehre aufgebaut.

Im Gegensatz zu diesen Standorten basieren die Hinterlandverkehre der deutschen Seehäfen im Wesentlichen auf einer Abwicklung über die beiden Verkehrsträger Schiene und Strasse. Eine Hinterlandanbindung per Binnenschiff über Elbe, Weser und Kanalnetz findet gegenwärtig nur in geringerem Umfang statt. Dies ist u.a. in den geografischen Gegebenheiten begründet. Somit sind die Terminals zwischen den deutschen Seehäfen und ihrem Hinterland zunehmend bimodal orientiert. Denn auch der kontinentale Kombinierte Bahnverkehr spielt in den angebundenen Wirtschaftsräumen eine bedeutende Rolle.

Diese Anlagen sind eine essentielle Ergänzung zu den KV-Terminals der Deutschen Bahn AG und stehen ebenso allen Nutzern öffentlich, neutral und diskriminierungsfrei zur Verfügung.

Der Bund hat mit dieser Ko-Finanzierung einer bedarfsgerechten und leistungsfähigen Infrastruktur eine der wichtigsten Voraussetzungen geschaffen, um ein substantielles Wachstum nachhaltiger Verkehrssysteme zu stimulieren. Die eingetretene Verdopplung des Aufkommens im intermodalen Verkehr zwischen 1998 und 2008 wäre ohne diese Richtlinie nicht denkbar gewesen und belegt eindrucksvoll die Richtigkeit und den Erfolg dieser Maßnahme. An dem erreichten Verkehrswachstum auf der Schiene partizipiert die Deutsche Bahn AG ebenso wie private Eisenbahnverkehrsunternehmen, so dass die Richtlinie indirekt auch die Liberalisierung und den Wettbewerb auf der Schiene belebt.

Gleichzeitig sieht sich das Gesamtsystem Intermodaler Verkehr seit Ende der neunziger Jahre deutlichen Veränderungen ausgesetzt. Diese haben sich aus einem Innovationskreislauf aus produktiveren KV-Terminals und dadurch erst ermöglichten effizienteren Produktionssystemen im Kombinierten Verkehr entwickelt. Umgekehrt stellen die neuen Produktionssysteme



me auch höhere Anforderungen an die Terminalinfrastruktur und deren Leistungsportfolio. Die zunehmende Bedeutung von "Green Logistic"-Konzepten in der Wirtschaft und der Gesellschaft machen darüber hinaus die Bereitstellung ausreichender Ressourcen zur umweltfreundlichen Bewältigung des zukünftigen Verkehrswachstums unverzichtbar.

Vor dem Hintergrund, dass die KV-Förderrichtlinie Ende 2011 ausläuft, die verfügbaren Haushaltsmittel im Jahr 2010 um mehr als 50% gekürzt wurden und gleichzeitig eine Fehlallokation der knappen Investitionsmittel zu vermeiden ist, zeigt das vorliegende Papier Wege auf, **die Förderung von Investitionen in KV-Terminals in Zukunft noch gezielter an den effizientesten KV-Infrastruktursystemen und den am Markt bewährtesten KV-Produktionskonzepten zu orientieren.**

Hierzu gilt es, folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- **Wieder-Aufstockung** der Haushaltsmittel für die bestehende KV-Förderrichtlinie ab dem Jahr 2011 entsprechend dem abzusehenden tatsächlichen Bedarf auf die im "Masterplan Güterverkehr und Logistik" vorgesehene Höhe.
- **Fortführung der KV-Förderrichtlinie** für private Unternehmen über 2011 hinaus.
- **Systemförderung:** Umstellung der Förderrichtlinie **von einer punktuellen Standort-Förderung** auf eine systemorientierte Betrachtung der Einzelmaßnahmen, d.h. eine **Förderung der Terminalinfrastruktur für intelligente KV-Netzsysteme.**

Das folgende Kapitel zeigt auf, welche wesentlichen Veränderungen die KV-Operateure in ihren Produktionssystemen seit Ende der neunziger Jahre unternommen haben und welche neuen Anforderungen an die Infrastruktur daraus resultieren. Anschließend fasst das Papier die positiven Einflüsse und Wachstumsimpulse der zu dieser Zeit ins Leben gerufenen KV-Förderrichtlinie zusammen. Das vierte Kapitel stellt die These auf, dass der intermodale Verkehr zukünftig noch weiter an Bedeutung und Zuwachs gewinnen wird. Das nachfolgende Kapitel erläutert, welche infrastrukturellen Voraussetzungen die seit Ende der neunziger Jahre etablierten intelligenten KV-Systeme mit sich bringen. Ferner zeigt es auf, wie deren Weiterentwicklung gezielt gefördert werden sollte, um hierdurch die Gesamtproduktivität des intermodalen Verkehrs in Deutschland und Europa zu verbessern und dadurch zukünftig noch höhere volkswirtschaftliche Effekte zu erzielen. Das letzte Kapitel weist schließlich auf die Notwendigkeit hin, die Terminalentwicklung in Deutschland mit der Entwicklung der Transeuropäischen Netze (TEN-T) zu synchronisieren.



3. Neue Produktionsstrategien haben die Attraktivität des KV seit Ende der 90er Jahre erheblich gesteigert und ein nachhaltiges Wachstum initialisiert

Bis zum Ende der neunziger Jahre haben die **KV-Operateure** die Breite ihrer Angebotspalette, d.h. eine hohe Anzahl möglicher Verkehrsverbindungen vor allem dadurch erreicht, dass sie neben ihren Ganzzug-Produkten auf Rangierkonzepte und Einzelwagenverkehre zurückgreifen konnten. Diese wurden jedoch aufgrund ihrer Zeit- und Personalintensität von den etablierten Bahnen als weitgehend unwirtschaftlich und von den Transportkunden als logistisch unzeitgemäß erachtet. Um der Nachfrage ihrer Kunden nach leistungsfähigen Nachtsprungverbindungen zu einem akzeptablen Preis-/Leistungsverhältnis gerecht zu werden, galt es für die KV-Operateure, die Rangierkonzepte und Einzelwagenverkehre durch effizientere Bahn-Produktionskonzepte zu ersetzen.

Seit dem Ende der 90er Jahre haben die **KV-Operateure** sowohl im intermodalen Seehafenhinterlandverkehr als auch im kontinentalen KV in Anlehnung an andere Verkehrsbranchen, wie Luftfahrt, Sammelgutspeditionen oder KEP-Dienstleister, aber auch analog zur Abwicklung des Binnenschiff-Containerverkehrs auf dem Rhein, damit begonnen, ihre Produktionskonzepte zunehmend auf Shuttle-Züge mit gleich bleibenden Wagengarnituren zwischen den Wirtschaftszentren umzustellen. Hierdurch ist es ihnen gelungen, weiterhin nachfragegerechte Leistungen zu erbringen und sich im Transportmarkt zu behaupten. Im Zuge dessen wurde der Anteil an Rangierkonzepten und Einzelwagenverkehren in der Intermodalbranche erheblich reduziert.

Im kontinentalen Kombinierten Verkehr haben Ganzzugoperateure die wichtigen Europäischen Wirtschaftszentren mit täglichen Mehrfachabfahrten ihrer leistungsfähigen Ganzzugprodukte verbunden. Im nationalen KV sind die vom Markt geforderten schnellen Nachtsprungverbindungen mit später Abfahrt am Versandterminal und früher Ankunft am Zielort mittlerweile der Standard.

Im maritimen Kombinierten Verkehr (Seehafenhinterlandverkehr) hat die Außenhandelsstärke der Bundesrepublik Deutschland, die Leistungsfähigkeit der Seehäfen und ihrer Hinterlandnetzwerke und vor allem der Boom in Fernost die Entwicklung hochfrequenter Shuttlezugverbindungen zwischen den Seehäfen und den wichtigsten Wirtschaftsregionen Europas begünstigt. Auch diese Wirtschaftszentren fungieren als Bündelungspunkte, von denen aus die Feinverteilung in der Fläche mit Hilfe von Anschlusszügen oder per LKW erfolgt.



Die Ganzzug-Operateure akzeptieren bei diesen rangierfreien Hub-&Shuttle-Konzepten die Übernahme des Auslastungsrisikos für die eingekauften Ganzzüge zugunsten eines besseren Preis-/Leistungsverhältnisses für ihre Kunden. Es ist deutlich abzusehen, dass diese Systeme in Zukunft aufgrund ihrer Kundenakzeptanz und Produktivität noch wesentlich weiter ausgebaut werden.

Die Ganzzug-Operateure bündeln **Ladeeinheiten für verschiedene Destinationen auf Shuttle-Zügen mit maximaler Kapazität über möglichst lange Strecken, um die höchstmögliche Produktivität des Verkehrsträgers Schiene und damit ein attraktives Preis-/ Leistungsverhältnis für ihre Kunden** zu erzielen. Die Weiterbeförderung ab den jeweiligen Bündelungspunkten zu den Destinationen vice versa erfolgt mit Hilfe von Anschlusszügen auf langen Distanzen oder per LKW auf kurzen Strecken.

Als **Bündelungspunkte im Intermodalverkehr haben sich leistungsfähige Umschlagterminals (Hub- oder Gateway-Terminals)** zunehmend gegenüber den klassischen, auf Zugbildung bzw. . dekonsolidierung ausgerichteten Rangierbahnhöfen durchgesetzt. Die wesentlichen Gründe sind

- die hohe Personalintensität im Betrieb von Rangierbahnhöfen gegenüber Hub-Terminals und damit hohe Produktionskosten,
- der vergleichsweise hohe Zeitbedarf im Zugbetrieb (Auswirkungen auf Gesamtlaufzeit),
- die geringere Flexibilität bei der Bündelung und Umverteilung als bei Hub-Terminals,
- gravierendere Verspätungsfolgen bei Rangierbahnhöfen mangels der Möglichkeit, die Züge mit Ladung aus einem Pufferlager "aufzufüllen".

Als Hubs dienen in der Regel große KV-Terminals in Aufkommensschwerpunkten, d.h. in Wirtschaftszentren mit hohem lokalem Aufkommen. Hier lässt sich durch die Erhöhung der Abfahrtsfrequenz vorhandener Direktzüge, die Beiladung von Gateway-Aufkommen und die Einführung von Anschluss-Zügen der Einstieg in "**Hub-&Shuttle-Konzepte**" realisieren. In bestimmten Regionen ist auch eine Kombination von den über diese Hubs laufenden Zügen mit Binnenschiffshuttles möglich.

Der durch diese mittlerweile weithin etablierten und bewährten Verkehrskonzepte erzielte **Produktivitätsschub und Qualitätsfortschritt** in Verbindung mit einer zunehmenden Internationalisierung der europäischen Wirtschaft und der Weltwirtschaft brachte dem intermodalen Verkehr während der letzten zehn Jahre bis zum Beginn der Weltwirtschaftskrise deutliche Zuwächse ein. So hat sich das Aufkommen im schienen- wie auch im wasserseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland zwischen 1998 und 2008 mehr als verdoppelt.



Die meisten der im Zuge der Bahnliberalisierung gegründeten Eisenbahnverkehrsunternehmen und auch einige der in jüngerer Zeit gegründeten KV-Operateure, die (noch) nicht über flächendeckende Netzwerke verfügen, setzen gezielt auf Shuttle-Zug-Konzepte und die Bündelung und Verteilung ihrer Ladeeinheiten in Umschlagterminals.

Das folgende Schaubild verdeutlicht das Hub- & Shuttle-Konzept.



Abb.: Hub & Shuttle-Konzept am Beispiel der Seehafen-Hinterland-Verkehre

Die Entwicklung derart **hochwertiger und kundengerechter Intermodalangebote** setzt neben ausreichender Ressourcen im Bereich der Trasseninfrastruktur, der Traktionsmittel und der Wagen vor allem die **Verfügbarkeit leistungsfähiger Umschlagterminals** an den **Bündelungspunkten ("Hub-" oder "Gateway-Terminals")** und in der **Fläche ("Feeder-Terminals")** voraus. Die Infrastruktur dieser Terminals muss in der Lage sein, die **Anforderungen der zunehmend zeitsensiblen Transporte** zu erfüllen und erforderliche **ergänzende Dienstleistungen** zu ermöglichen.

Die Terminalinfrastruktur in Deutschland war Ende der neunziger Jahre und ist nach wie vor aufgrund des Wachstums der Verkehre noch nicht auf die Anforderungen der neuen KV-Produktionskonzepte ausgelegt. Ihr fehlt es im Wesentlichen an geeigneten Layouts für Hub-Konzepte und bedarfsgerechter Kapazität der Anlagen insbesondere an den Aufkommenschwerpunkten. Insbesondere sind ausreichend dimensionierte Abstellflächen unter Kran, Abstellgleise für Mehrfachgleisbelegungen sowie integrierte Einrichtungen für notwendige ergänzende Dienstleistungen wichtige Voraussetzungen zum Aufbau effizienter Hub- & Shuttle-Verkehre.



Das nachfolgende Kapitel betrachtet zunächst den Beginn der KV-Infrastrukturförderung in Deutschland sowie die Erfolge, die hierdurch erzielt wurden. Nach einer Einschätzung der zukünftigen Wachstumsperspektiven im KV wird erläutert, wie eine zukünftige Förderung gezielt auf die Entwicklung intelligenter KV-Netzwerksysteme ausgerichtet werden sollte, um den größtmöglichen volkswirtschaftlichen Effekt zu erzielen.

4. Die KV-Förderrichtlinie hat eine wichtige Voraussetzung zur Bewältigung des intermodalen Wachstums geschaffen und gesamtwirtschaftliche Impulse gebracht

Die Bewältigung der erheblichen Aufkommenszuwächse seit Ende der neunziger Jahre war nur durch zusätzliche Investitionen, insbesondere in die Terminalinfrastruktur möglich. Diese stellte zu dieser Zeit einen der begrenzenden Faktoren in der Leistungserstellung im KV dar. Die KV-Förderrichtlinie hat somit seit dieser Zeit einen wichtigen Beitrag geleistet, um nicht nur das neu gewonnene Aufkommen im KV überhaupt zu bewältigen, sondern durch neue, produktive KV-Terminals auch die Ressourcen zur Entwicklung gänzlich neuer Produktionssysteme im KV bereitzustellen.

Insgesamt hat die KV-Förderrichtlinie eine Reihe positiver Auswirkungen für die Wirtschaft, die Politik und die Umwelt mit sich gebracht:

- Die KV-Förderrichtlinie war Voraussetzung und Wegbereiterin für die **Verdoppelung des Aufkommens** sowohl im schienen- wie auch im wasserseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland zwischen 1998 und 2008.
- Sie hat maßgeblich dazu beigetragen, den KV zu einem der dynamischsten Güterverkehrsmärkte in Deutschland zu machen. Intermodale Dienstleistungen sind infolgedessen zu einem Eckpfeiler **zukunftsorientierter Versorgungsketten** geworden.
- Sie leistet einen wichtigen Beitrag, um den Kombinierten Verkehr im Hinblick auf die Finanzierung öffentlicher Verkehrsinfrastruktur mit den anderen Verkehrsträgern gleichzustellen.
- Die KV-Förderrichtlinie stellt eine **transparente und wettbewerbsneutrale Unterstützung** des KV dar. Jedes Unternehmen, das intermodale Dienstleistungen an einem Terminal nutzt, profitiert in gleichem Umfang über ermäßigte Umschlagsätze.
- Die KV-Förderrichtlinie ist ein Beispiel für ein **erfolgreiches PPP-Modell**. Bis zum Jahr 2007 hat der Bund den Neu- und Ausbau von KV-Terminals mit ca. 500 Mio. Euro kofinanziert. Weitere etwa 250 Mio. Euro hat die Privatwirtschaft investiert.



- Im Rahmen der KV-Förderrichtlinie haben private Investoren bis 2007 eine **zusätzliche Terminalkapazität** für den Umschlag von jährlich 3,5 Mio. intermodalen Ladeeinheiten (Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger) geschaffen.
- Die KV-Förderrichtlinie bewirkte gerade auf den hoch belasteten Güterverkehrskorridoren eine **reale Straßenentlastung**. Allein im Jahr 2008 wurden ca. 4,6 Mio. TEU, das entspricht ca. 2 Mio. LKW-Ladungen, allein in den mit Mitteln der KV-Förderrichtlinie kofinanzierten Anlagen von der Straße auf Schiene und Binnenwasserstraße verlagert.
- Hierdurch trägt die KV-Förderrichtlinie in beträchtlichem Umfang auch zum **Klimaschutz** und zur Gestaltung **umweltfreundlicher Logistikketten** bei. Der monetär bewertete volkswirtschaftliche Nutzen des Straßenentlastungseffekts belief sich allein im Jahr 2008 auf fast 500 Mio. Euro, also annähernd der Betrag, den der Bund innerhalb von zehn Jahren insgesamt für die Ko-Finanzierung dieser öffentlichen Terminals aufgewandt hat.
- Die KV-Förderrichtlinie hat starke **wettbewerbspolitische Impulse** gegeben. Denn die privaten Investitionen in KV-Terminals haben den politisch gewünschten Wettbewerb auf der Schiene stimuliert. Zudem setzen die nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten realisierten KV-Anlagen Maßstäbe hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Produktivität. Beide Aspekte erhöhen letztlich die Marktakzeptanz des Kombinierten Verkehrs und steigern die Attraktivität des Produktions- und Logistikstandorts Deutschland.
- Von den Erfolgen der KV-Förderrichtlinie **profitieren indirekt auch die Unternehmen des DB-Konzerns** DB Netz und DB Schenker Rail (ehemals Railion, DB Cargo). Seit ihrer Einführung haben sie infolge privater Terminalinvestitionen und den dadurch ermöglichten Aufkommenssteigerungen erhebliche zusätzliche Trassenentgelte und Beförderungserlöse erzielt. Ohne die KV-Förderrichtlinie und privates Terminal-Engagement wären diese Zusatzverkehre in dieser Größenordnung nicht realisierbar gewesen.
- Die Erwartungen von Politik und Verkehrswirtschaft, die der Einführung der KV-Förderrichtlinie im Jahr 1998 zugrunde lagen, wurden übertroffen.
- Eine anfänglich befürchtete Kannibalisierung von Volumina zwischen einzelnen Terminalstandorten war nicht zu verzeichnen. Im Gegenteil: Die Kapazitäten nahezu aller KV-Terminals in Deutschland - gleich ob im Eigentum von privaten Investoren oder der DB Netz - waren in der Zeit der Hochkonjunktur bis zum Einbruch der Weltwirtschaft Ende 2008 voll ausgelastet.
- Ein darüber hinausgehendes KV-Marktpotential wäre in dieser Phase erschließbar gewesen, wenn die von der Privatwirtschaft bereits im Vorfeld beantragten förderwürdigen



Ausbaumaßnahmen bewilligt und umgesetzt worden wären. Aufgrund der nicht ausreichend zur Verfügung stehenden Bundesmittel und knapper personeller Ressourcen konnten die Genehmigungsbehörden die Anträge zu wichtigen Investitionsvorhaben jedoch nicht abschließend bearbeiten und bescheiden. Es ist derzeit schon erkennbar, dass mit der Belebung der Konjunktur **spätestens Anfang 2011 wieder Engpässe** gerade an den Schwerpunktterminals in Deutschland auftreten werden.

- Die KV-Förderrichtlinie ist ein **europäisches Vorzeigemodell**. Sie hat Impulse für andere europäische Länder gegeben, um vergleichbare Instrumente zu entwickeln und durch die Errichtung öffentlicher, diskriminierungsfrei zugänglicher Umschlaganlagen den Innovationswettbewerb und die Angebotsvielfalt im KV zu stärken.

Die derzeitige KV-Förderrichtlinie basiert hinsichtlich der Bewertung förderwürdiger Standorte und der förderfähigen Investitionen jedoch auf den Marktgegebenheiten, wie sie bis Ende der neunziger Jahre galten, d.h. vor den gravierenden Änderungen der KV-Produktionssysteme. Im Folgenden werden die bereits jetzt abzusehende Mengenentwicklung und die Anforderungen an die zukünftige Gestaltung einer KV-Förderrichtlinie dargestellt.

5. Der intermodale Verkehr wird in Zukunft noch weiter an Bedeutung und Wachstum gewinnen

Die hier aufgezeigten positiven Entwicklungen im Kombinierten Verkehr sind auch in Zukunft durch entsprechende Maßnahmen abzusichern. Ein wesentlicher Baustein muss dabei die Fortsetzung und bedarfsgerechte Anpassung der KV-Infrastrukturförderung sein.

Der Ausbau der intermodalen Infrastruktur hat im internationalen Wettbewerb den Logistik- und Wirtschaftsstandort Deutschland entschieden gestärkt. Eine Fortführung dieses Programms wird von der Verladenden Wirtschaft und vom Speditions- und Transportgewerbe als eine der wesentlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Vernetzung der Verkehrsträger und als Basis für eine dauerhafte Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der stark außenhandelsorientierten deutschen Wirtschaft angesehen.

Aufgrund der aktuell sehr positiven Mengensteigerungen ist es bereits wieder absehbar, dass der intermodale Verkehr kurzfristig das Volumenniveau aus Anfang 2008 wieder erreichen und auf einzelnen Transportkorridoren sogar überschreiten wird. Dies gilt sowohl für den kontinentalen als auch für den maritimen KV.



Die überaus positive Entwicklung des intermodalen Verkehrs in den letzten zehn bis zwölf Jahren unterstreicht selbst unter Berücksichtigung der temporären Rückgänge infolge der Weltwirtschaftskrise den unverändert bestehenden Bedarf, die KV-Terminalkapazitäten auch in Zukunft, insbesondere in den vordringlichen Bedarfsregionen, gezielt und bedarfsgerecht auszubauen.

Dieser Bedarf resultiert aus folgenden Punkten:

- Marktwachstum,
- Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene aufgrund des Trends zu "Green Logistics",
- Fortsetzung der Globalisierung und damit des Wachstumstrends im Seehafenhinterlandverkehr,
- Verschärfung der Rahmenbedingungen des Straßengüterverkehrs (digitaler Tacho, Lenkzeitenregelung, Fahrverbote) ermöglicht die Erschließung neuer Märkte im KV (Gewinnung von Basisvolumina, Akzeptanz des KV in der Handelslogistik, Wirtschaftswachstum in Ost- und Südosteuropa),
- Attraktivitätssteigerung des KV durch effizientere Bahn-Produktionskonzepte (Hub & Shuttle-Systeme), verbesserte Interoperabilität und Full-Service-Angebote für die Kunden
- Weiterer Rückgang unwirtschaftlicher Einzelwagenverkehren und Wagenladungsverkehren auf Strecken, die kein Ganzzug-Potential aufweisen zugunsten des KV,
- Bei steigender Menge Attraktivitätssteigerung für den Kunden durch tägliche Mehrfachabfahrten (s. maritime Verkehre Seehäfen-Prag v.v., kontinentale Verkehre in Norwegen, Deutschland-Italien v.v.)
- Neue, bislang nicht KV-affine Produkte nutzen zunehmend den intermodalen Verkehr (qualitätssensible Massengüter, Abfälle),
- Zunehmende Verkehrsstaus auf Autobahnen und in Ballungszentren in Verbindung mit begrenzter Ausbaufähigkeit der Straßeninfrastruktur.

6. Das zukünftige KV-Wachstum macht eine systemorientierte Förderung notwendig

Der **heutigen KV-Förderrichtlinie** liegt eine punktuelle Bewertung der Förderwürdigkeit einzelner Terminals zugrunde. Zur Evaluierung eines Vorhabens wird dabei u.a. das Verlagerungspotential (Anzahl zu verlagernder Ladeeinheiten von der Straße auf die Schiene) zu der



dafür erforderlichen Fördersumme ins Verhältnis gesetzt. Terminalprojekte mit einem hohen Verlagerungsfaktor werden dabei bevorzugt gefördert. Hierbei sehen die Zuwendungsbehörden allerdings den Anteil an Schiene-Schiene-Umschlägen (Hub-Terminals) von vorn herein *nicht* als Verlagerungsmenge an und ziehen ihn daher nicht zur Bewertung der Förderwürdigkeit eines Terminals heran. Ferner priorisiert die Förderrichtlinie per se trimodale Anlagen vor bimodalen KV-Terminals.

Durch die seit 1998 angewandte Förderpraxis wurde in Deutschland grundsätzlich eine leistungsfähige KV-Terminallandschaft geschaffen, die in anderen Europäischen Ländern ihresgleichen sucht. Sie basiert jedoch auf den Erfahrungen im Kombinierten Verkehr aus der Zeit bis zum Ende der 90er Jahre, d.h. vor der Umstellung der Produktionssysteme seitens der KV-Operateure auf Hub & Shuttle-Verkehre.

Eine Novellierung der Förderrichtlinie muss insbesondere die seither veränderten Anforderungen an die Standortplanung, die Terminal-Infrastruktur und die veränderten Prozessabläufe berücksichtigen. Hierbei gilt es insbesondere, die Etablierung der messbar effizientesten Layouts und Prozesse am Markt zu unterstützen und verstärkt zu fördern, um somit zu flächendeckend produktiveren Gesamtsystemen zu gelangen.

a.) Standortsystematik: Kriterien für die Förderfähigkeit

Die **zukünftige Förderpolitik** sollte zur Beurteilung der Förderfähigkeit eines Vorhabens nicht nur isoliert den einzelnen Standort und sein näheres Umfeld betrachten. Vielmehr gilt es, dem auch in Zukunft weiter zunehmenden Trend von einzelnen Zügen hin zu Netzwerken und von Rangierkonzepten hin zu Umschlag-Hubs ("Hub & Shuttle") durch eine adäquate Terminal-Infrastruktur Rechnung zu tragen.

Branchenweit ist es als Best Practice System anerkannt, möglichst große Volumina auf langen Strecken in möglichst langen Zügen oder Binnenschiffen mit hoher Auslastung zwischen den Aufkommenschwerpunkten zu transportieren, über Hubs zu bündeln und auf Anschlusszüge (Gateway) oder per LKW auf kurzen Distanzen zu verteilen. Dies legt nahe, dass **größere KV-Terminalvorhaben in Ballungszentren** mit hohem lokalem Aufkommen und/oder gleichzeitig hohem Gateway-Potential bevorzugt gefördert werden. Sie verfügen infolge ihrer Bündelungs- und Verteilungsfunktion über ein hohes Verlagerungspotential und damit über eine hohe gesamtwirtschaftliche Relevanz. Das Aufkommen und die verkehrsgeographische Situation in den Ballungszentren rechtfertigt dabei durchaus, dass lokal mehrere Anlagen im Wettbewerb zu einander arbeiten und auf den Verkehrsachsen auch mehrere



Operateure in Konkurrenz zueinander stehen, wovon letztendlich die Kunden durch bessere Preis-/ Leistungsverhältnisse profitieren.

Demgegenüber ist die **KV-Terminallandschaft in den übrigen Regionen** in Deutschland bereits gut ausgeprägt, so dass einer Förderung hier *zur Zeit* geringere Priorität beizumessen ist. Darüber hinaus verfügen diese Regionen in der Regel über ein geringeres intermodales Entwicklungspotential, da die notwendige Paarigkeit der Verkehre häufig nicht zu erzielen ist. Um dabei keine unwirtschaftlichen Leerverkehre zu produzieren, gilt es, eher das Prinzip der Verkehrsvermeidung anzustreben. Dies kann sich durch zukünftige Aufkommenssteigerungen und durch die Aufwertung z.B. durch die Hub- & Shuttle-Konzepte ggf. ändern.

Durch eine stärkere Berücksichtigung der veränderten Anforderungen der KV-Branche und eine **Umstellung der Förderrichtlinie von einer punktuellen Standortförderung auf eine Förderung der Terminalinfrastruktur für intelligente KV-Netzsysteme, d.h. eine Betrachtung des gesamteuropäischen KV-Netzes und Bewertung der Netzbildungs- bzw. Äverbesserungsfähigkeit einer einzelnen Maßnahme in diesem Gesamtkonzept**, sind erhebliche einzel- und gesamtwirtschaftliche Effekte zu erzielen. Hierzu zählen insbesondere:

- **Infrastrukturelle Unterstützung des vom Markt initialisierten Trends** zu produktiveren KV-Shuttle-Netzen, d.h. Schaffung der Voraussetzungen für eine effizientere Nutzung der Transport-Ressourcen seitens der KV-Operateure,
- **Intelligenterer Steuerung** von Seehafen-Hinterlandverkehren, z.B. durch dezentrale Abstellung von Containern im Hinterland statt in den Seehäfen, dadurch kurzfristigere und zeitgenauere Zustellung der Container bei den Kunden,
- **Höhere Verlagerungseffekte** von der Straße auf die Schiene **als bei einer punktuellen Standortförderung** durch effizientere Bündelung großer Mengen auf langen Strecken über Hubs in Ballungszentren, dadurch Attraktivitätssteigerung des KV für die Kunden,
- **Erschließung neuer Verkehrsrelationen** für den KV, die bislang mangels vorhandener Hub-Terminals nicht marktfähig bedient werden konnten,
- **Wirtschaftlichere Allokation** ergänzender KV-Dienstleistungen, wie z.B. Depots, Trucking, Waggon- und Container-Reparatur, Tankcontainerreinigung im Terminal selbst, statt, wie heute üblich, in räumlich und organisatorisch getrennten Organisationen,
- **Verringerung des Energieverbrauchs und der Schadstoff-Emissionen beim Transport** durch gezielte Förderung produktiverer KV-Infrastruktur-Systeme.



Von einer systembezogenen Terminal-Netzwerk-Förderung unter Berücksichtigung der Best Practice Transportkonzepte ist ein hoher Wirkungsgrad der eingesetzten Fördermittel zu erwarten.

b.) Effiziente Terminalprozesse dienen als Maßstab zur investitionsschonenden Infrastrukturförderung

Die bisherige Förderrichtlinie basiert, wie bereits erwähnt, auf den KV-Produktionsmodellen bis zum Ende der 90er Jahre. Sie beschränkt sich hinsichtlich der förderfähigen Investitionen auf die Grundfunktionen "Heben und Senken" sowie "betriebsbedingte Zwischenabstellung von Ladeeinheiten".

Die Novellierung der Förderrichtlinie sollte daher die infrastrukturellen Voraussetzungen für zeitgemäße, d.h. hochproduktive KV-Betriebskonzepte berücksichtigen. Hierbei sollte nicht nur der erwartete Verlagerungseffekt zugunsten der Schiene bewertet werden, sondern vor allem auch der Beitrag des geplanten Terminals zur Steigerung der Produktivität des **gesamten KV-Systems in Deutschland und Europa** ("Hub-" vs. "Feeder-Terminals"). Sofern eine Maßnahme auch im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen die Möglichkeit schafft, Verkehre je nach Anforderung mit den unterschiedlichen Verkehrsarten nicht nur bi-, sondern sogar trimodal abwickeln zu können, sollte dies in positiver Würdigung berücksichtigt werden.

Darüber hinaus gilt es auch, das **Geschäftsmodell des Terminals** in die Bewertung einfließen zu lassen. Aufgrund der o.g. Förderbeschränkung bieten viele Terminals keine ergänzenden Dienstleistungen aus einer Hand an, wenngleich dies den **KV-Prozess verschlanken** würde. So befinden sich in der heutigen Terminallandschaft beispielsweise Voll- und Leer-Container-Depots häufig im näheren oder weiteren Umfeld des Terminals und werden von Dritten betrieben. Durch die **zusätzlichen Kosten** für die erforderlichen Umfuhren von Containern von/zu per LKW diesen externen Depots wird sowohl der **wirtschaftliche** als auch der ökologische **Effekt der KV-Förderung teilweise wieder aufgezehrt**. Insofern scheint es sinnvoll, erforderliche Zusatzfunktionen unmittelbar in das geförderte Terminal zu integrieren und die hierfür notwendigen Investitionen ebenfalls zu fördern. Unabhängig davon sollten Terminalvorhaben priorisiert werden, deren Geschäftsmodell eine solche Integration der erforderlichen Zusatzfunktionen vorsieht und welche daher schlankere Prozesse aufweisen als Terminals, bei denen dies nicht der Fall ist.



Bei einer entsprechenden Priorisierung von Neu- und Ausbauprojekten können z.B. folgende Parameter bewertet werden:

- Terminals mit "Hub"-Funktion vs. Terminals mit "Feeder"-Funktion,
- KV-Anlagen mit Relevanz für die europäische, die nationale oder die regionale Transportwirtschaft,
- Multimodalität der Verkehrsanbindung des Terminals
- Terminals inkl. ergänzender Zusatzfunktionen vs. Terminal ohne Zusatzfunktionen,
- Terminals mit direkter Anbindung an elektrifizierte Schienenknoten und übergeordnete Fernstraßen vs. Terminals mit Anbindung über Nebenstrecken und . straßen,
- Terminals mit Erweiterungsoption vs. Terminals ohne Erweiterungsoption,
- KV-Anlagen, die von vorn herein im produktiveren Fließverfahren (Mehrfachgleisbelegung) betrieben werden gegenüber Anlagen, die lediglich im Standverfahren (Einfachgleisbelegung) betrieben werden.

Investor, Betreiber und Fördermittelgeber verfolgen grundsätzlich das gleiche Ziel eines möglichst **hohen Wirkungsgrades der eingesetzten Mittel**. Daher sollte auch die Förderrichtlinie verstärkt Anreize schaffen, die Mittel möglichst in die Infrastruktur für die **effizientesten KV-Netzwerk-Systeme** zu investieren.

c.) Förderfähige Investitionen

Aufgrund der Beschränkung der Förderung auf die Funktionen "Heben und Senken" und "betriebsbedingte Zwischenabstellung von Ladeeinheiten" erachtet die Förderrichtlinie lediglich die hierfür grundnotwendigen Investitionen als förderfähig. Wie oben erläutert, kann dies Mehrkosten im KV-Prozess nach sich ziehen, die den Effekt der Förderung aufzehren.

Demgegenüber können bestimmte, bislang nicht förderfähige Investitionen die Produktivität der Anlage, ihre Zukunftsfähigkeit, ihre Sicherheit und/oder ihre kundenseitige Akzeptanz deutlich verbessern. Hierzu zählen u.a. folgende Komponenten:

- Ausreichende Abstellflächen unter Kran zur Abstellung bei Mehrfachgleisbelegung sowie für volle Container zur Überbrückung der von den Kunden gewünschten Abstellzeit. Der



Engpassfaktor "Abstellkapazität" führt heute vielfach zu überhöhten Abstellentgelten, die die Attraktivität des KV erheblich einschränken und den Förderzweck konterkarieren,

- Genehmigung der Ausführung der KV-Anlage zur Abstellung von Gefahrgut für mehr als 24 Stunden bei entsprechender Kundennachfrage,
- Bedarfsgerechte Anzahl LKW-Vorstauplätze zu Sicherstellung einer reibungslosen Abwicklung auch in Hochlastzeiten und Vermeidung von Rückstaus auf öffentliche Straßen,
- Einrichtungen für ergänzende Dienstleistungen (Depot, Container- und Waggon-Reparatureinrichtungen, Flächen zur Abstellung intermodaler Chassis),
- Sicherstellung einer leistungsfähigen schienenseitigen Zufahrt inkl. Elektrifizierung,
- Ausreichende Übergabe- und Abstellgleise zur Mehrfachgleisbelegung und Abstellung von Schad- und Reservewagen,
- Anschlüsse für temperaturgeführte Container,
- Kameraportale im Schienenein- und -ausgang, nicht nur zur Sendungsidentifikation sondern auch zur Bild-Dokumentation des Zustands der Ladeeinheiten,
- Ggf. terminaleigene Rangierlok zur effizienteren Bedienung des Terminals (EVU-Lizenz erforderlich), analog der heute förderfähigen terminalinternen Zustellfahrzeuge,
- Umzäunung und ISPS-Konformität des KV-Terminals zur Abwehr von Diebstahl und unbefugtem Zutritt.

Zur Schonung von Investitionsmitteln erscheint ferner der Erwerb bzw. die Ertüchtigung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen sinnvoll, die von ihrem Eigentümer nicht mehr benötigt werden. Dies können z.B. Abstellgleise oder stillgelegte Gleisanschlüsse sein, die sich zu KV-Terminals oder deren Vorbahnhöfen umbauen lassen.

d.) Art und Umfang der Zuwendung

Das Ziel der heutigen Förderrichtlinie besteht darin, durch die Förderung des Kombinierten Verkehrs die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu unterstützen und die Systemvorteile der verschiedenen Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen.

Hierzu gewährt der Bund im Falle einer positiven Prüfung der Förderfähigkeit und . würdigkeit eines Neu- oder Ausbauprojektes einen nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss zu den förderfähigen Investitionen von bis zu 85%. Durch diese Beihilfen wird die Finanzierung öf-



fentlicher, neutraler und für alle Nutzer diskriminierungsfrei zugänglicher Infrastruktur für private Wirtschaftsunternehmen ermöglicht.

Die Förderhöhe leistet einerseits einen Beitrag, um die **Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs im Vergleich zum durchgehenden Straßengüterverkehr** zu ermöglichen. Andererseits gewährleistet sie die **Wettbewerbsfähigkeit zu KV-Anlagen der DB Netz AG**, die nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG) gefördert werden. Insbesondere bei räumlicher Nähe von KV-Anlagen der DB Netz AG und Anlagen privater Investoren ist dies von entscheidender Bedeutung.

Ein im Auftrag des BMVBS im Jahre 2001 beauftragtes Gutachten kommt zu dem Schluss, dass eine Förderquote von 85% als nicht rückzahlbarer Baukostenzuschuss erforderlich ist, um die o.g. Ziele und die Wettbewerbsfähigkeit öffentlicher KV-Anlagen zu erreichen.

Die Förderquote von 85% muss auch bei einer Novellierung der KV-Förderrichtlinie weiterhin erhalten bleiben.

e.) Verfahren

Der heutige Antragsprozess sollte in einigen Punkten verbessert werden, um den Bewertungs- und Entscheidungsprozess für den Antragsteller transparenter zu machen. Ferner gilt es, die Grundlage der Bewertung von Terminalvorhaben von der punktuellen Standortförderung hin zur Förderung intelligenter Terminal-Netzsysteme und effizientester Terminalprozesse zu berücksichtigen.

Die Handhabung des Verfahrens und die internen Anweisungen der Zuwendungsbehörden für Bahn- und für Binnenschiffs-Anlagen sollten vereinheitlicht werden. Den Antragstellern sollten die einzelnen Bewertungs-, Priorisierungs- und Entscheidungskriterien bekannt gemacht werden. Auch sollten ihnen die Auflagen des späteren Förderbescheides nicht erst bei dessen Erlass, sondern bereits vor Antragstellung geläufig sein, um deren Erfüllung durch den Antragsteller von vorn herein sicherzustellen.

Planungsbegleitende Gespräche zwischen dem Antragsteller und den Zuwendungsbehörden sollten zum beiderseitigen Nutzen vor Einreichung des Antrags sowie während und nach dem Prüfverfahren regelmäßig abgehalten werden. Die Zuwendungsbehörde sollte sich vor Beginn ihrer Antragsprüfung ein Bild vom Unternehmen des Antragstellers und den Gegebenheiten vor Ort (Fläche, Gleisanschluss, Besonderheiten des schienen- und/oder straßenseitigen Zugangs) machen, um den Antrag adäquat bewerten zu können.



Für die Bearbeitung des Antrags durch die Behörden sollte eine angemessene Frist verbindlich vorgesehen werden, innerhalb derer der Antragsteller einen Bescheid erwarten kann. Auf diese Weise erhält er die in Anbetracht des Umfangs und der Bedeutung der geplanten Investition benötigte Planungssicherheit.

Darüber hinaus sollten bereits bei Antragstellung sowie im späteren Terminalbetrieb objektive und belastbare Prüfkriterien und Benchmarks für die Leistung (Verlagerungseffekt), die Produktivität und die prozessuale Performance seitens der Bewilligungsbehörden definiert und überwacht werden. Diese dienen insbesondere für Terminalneubauten als Transparenzmechanismus für die Erreichung der Förderziele.

f.) Bedarfsgerechte Bereitstellung von Mitteln und flexible Anpassung erforderlich

Um die erwarteten Mengensteigerungen im intermodalen Verkehr in Zukunft umweltfreundlich bewältigen zu können, gilt es, das Budget der KV-Förderung eng an dem tatsächlichen Aus- und Neubaubedarf der Branche auszurichten. Hierzu sollte das in der Vergangenheit vorgesehene Volumen von 150 Mio. Euro p.a. zur Förderung privatwirtschaftlicher Investoren in Ansatz gebracht werden. Wie oben ausgeführt, wird dieser Betrag allein durch den monetär bewertbaren volkswirtschaftlichen Nutzen des Straßenentlastungseffekts (allein im Jahr 2008 fast 500 Mio. Euro) um ein Vielfaches überkompensiert.

Um bei sich verändernden Investitionsbedarfen, z.B. in Zeiten des Wirtschaftsaufschwungs flexibler reagieren zu können, wird empfohlen, eine Zusammenlegung der Mittel des Bundesschieneausbaugesetzes (BSchWAG) und der KV-Förderrichtlinie für private Investoren vorzunehmen..

Dies scheint insbesondere vor dem Hintergrund sinnvoll, als dass in der Vergangenheit regelmäßig budgetierte, aber seitens DB Netz AG nicht verbrauchte BSchWAG-Mittel, z.T. in dreistelliger Millionenhöhe für die Schiene verloren gegangen sind und dem Bundesautobahnbau zugeschrieben wurden. Gleichzeitig fehlten häufig die benötigten Mittel im Budget der KV-Förderrichtlinie, was dazu führte, dass einzelne Antragsteller ihre Vorhaben auf Basis von Undenklichkeitsbescheinigungen (Antrag auf förderunschädlichen vorzeitigen Baubeginn) auf eigenes Risiko errichtet und z.T. bereits fertig gestellt haben, ohne über jegliche Planungssicherheit über den Erhalt der beantragten Zuwendungen zu verfügen.



7. Nationale KV-Förderung im Sinne der Europäischen Verkehrsstrategie: Von Transport-Korridoren zu Transport-Netzwerken

Die Errichtung von KV-Terminals, unabhängig davon, ob es sich um Anlagen der Staatsbahnen oder privater Wirtschaftsunternehmen handelt, muss sich nahtlos in die europäischen Transportkorridore einfügen. Nur so kann der gesamteuropäisch größtmögliche Verlagerungseffekt zugunsten nachhaltiger Verkehrssysteme erzielt werden.

In der Vergangenheit wurden Entscheidungen des BMVBS und anderer Fördermittelgeber in Europa über Zuwendungen für KV-Terminals vornehmlich auf Basis nationaler Erwägungen und Verkehrsprognosen getroffen. Eine Ausnahme ist hier die Schweiz, die in Anlehnung an die erste in Deutschland veröffentlichte KV-Förderrichtlinie von 1998, sogar Vorhaben außerhalb der Schweiz in der Höhe fördert, in der sie einen Beitrag zu einer Verlagerung von LKW-Transitverkehren durch die Schweiz zugunsten der Schiene leisten.

Auch wenn die übrigen Europäischen Länder nicht soweit gehen wie die Schweiz, scheint dennoch eine engere Abstimmung der Planung und Förderung von KV-Anlagen innerhalb Europas angezeigt zu sein. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da mehr als drei Viertel des intermodalen Transportaufkommens in Europa aus internationalen Verkehren resultiert. Ferner ist die Bundesrepublik Deutschland ein klassisches Transitland für seine Nachbarländer mit entsprechendem Bedarf an Hub-Terminals zur Bündelung von Verkehren.

Darüber hinaus ist Deutschland das natürliche Hinterland der Seehäfen benachbarter Länder, z.B. für die Niederlande, Belgien und Italien. Da diese mit Hochdruck an der Erhöhung des Modal Split zugunsten nachhaltiger Verkehrsträger arbeiten, werden auch **sie ein großes Interesse an einer weiterhin leistungsfähigen KV-Infrastruktur** und marktfähigen Umschlagpreisen in Deutschland haben und somit eine entsprechende Förderung unterstützen, **da sie von dem Effekt profitieren, ohne ihn selbst finanzieren zu müssen.**

Auf europäischer Ebene ist dabei grundsätzlich einer bedarfsgerechten Förderung von KV-Infrastruktur, die allen Nutzern öffentlich, neutral und diskriminierungsfrei zur Verfügung steht, einer Individualförderung des KV-Betriebs zur Verlagerung von Verkehren (z.B. Marco Polo) der Vorzug zu geben.

Für ein europaweit abgestimmtes und tragfähiges KV-Infrastruktur- und Förder-Konzept welches den größtmöglichen Verlagerungseffekt ermöglicht, gilt es, eine Deckung mit den TEN-T-Korridoren, insbesondere mit ihren Verkehrsknotenpunkten, herzustellen. In der Regel liegen diese in den Aufkommensschwerpunkten und wichtigen Wirtschaftszentren. Sie sind



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.

ZDS

ZENTRALVERBAND DER
DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E.V.

somit ideal geeignet, um als Ausgangspunkt zur Entwicklung leistungsfähiger Terminal-Hubs zu dienen, die bei entsprechender Kapazität und effizienten Terminalprozessen mit hochfrequenten Hub-&-Shuttle-Zugsystemen, quasi wie mit einem Fließband bedient werden können.

Durch die **Kongruenz leistungsfähiger KV-Terminal-Netzwerke** auf europäischer Ebene und der **TEN-T-Korridore** ist es möglich, zu hochproduktiven **TEN-T-Netzen** zu gelangen.