



Gemeinsame Stellungnahme

Zum Entwurf der Richtlinie zur Förderung von Umschlagsanlagen des Kombinierte Verkehrs

Dieser enthält aus unserer Sicht folgende wesentliche Änderungen:

1. Die Beschränkung des Lkw-Vor- und Nachlaufs um die Bahnhöfe, See- und Binnenhäfen auf 150 Kilometer Luftlinie wurde fallengelassen. Diese ermöglicht aus unserer Sicht eine noch flexiblere Disposition im Rahmen Kombinierte Verkehre, denn nicht jeder nächstgelegene Umschlagsbahnhof ist auch automatisch der am besten geeignete.
2. Der Empfänger der finanziellen Zuwendungen muss sich verpflichten, die zu fördernde Anlage bei einem Eigenmittelanteil der zuwendungsfähigen Ausgaben unter 50 % auf die Dauer von 20 Jahren und bei einem Eigenmittelanteil von über 50 % auf die Dauer von 10 Jahren zu betreiben.

Auch dieser Punkt wird von Seiten der Spedition und der öffentlichen Binnenhäfen ausdrücklich begrüßt. Eine stärkere Eigenverantwortung der antragstellenden Unternehmen gehört schon seit längerem zu unserem Forderungskatalog. Hierzu kommt, dass Unternehmen, die in Umschlagsanlagen investieren, per se ein starkes Eigeninteresse an einem langen Betrieb dieser Anlagen haben sollten.

3. Wir stellen fest, dass Punkt 4.4 insoweit zu konkretisieren ist, dass nicht nur für Gefahrguttransporte, sondern auch für weiterreichende Sicherheitsmaßnahmen Förderfähigkeit gegeben ist. Angesichtes zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen in den Binnenhäfen, hervorgerufen durch die Umsetzung von ISPS-Code/SOLAS und der in Planung befindlichen EU-Hafensicherheitsrichtlinie, gerät die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig in Gefahr. Entsprechend muss die Förderung diesen Umstand „heilen“, indem Fördergelder auch für (nachträgliche) Maßnahmen der Sicherung von Anlagen gewährt werden.

Anschließend möchten wir noch auf ein grundsätzliches Problem hinweisen, das sowohl Spediteure als auch die Binnenhäfen gleichermaßen betrifft. Hintergrund der Förderrichtlinie war der explizite politische Wunsch, Verkehre im Rahmen des Kombinierten Ladungsverkehrs zu unterstützen und durch staatliche Beihilfen eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen.

Die reine Konzentration auf den klassischen Kombinierten Verkehr geht unserer Auffassung nach an den Anforderungen der heutigen Zeit vorbei. Angesichts der zunehmenden Belastung der Straßeninfrastruktur sollte jedwede Verlagerung von Gütern auf alternative

Verkehrsmittel Ziel der staatlichen Förderung sein. Dies bedeutet, dass auch konventionelle Umschlagsanlagen sowie die Erneuerung und der Ersatz alter Krananlagen in das Förderprogramm integriert werden sollten. Damit würde nach Auffassung von DSLV und BÖB der aktuellen verkehrspolitischen Situation viel eher Rechnung getragen.

Eventuelle Einwände, dass ein derartiges Vorgehen mit EU-Recht nicht vereinbar wäre, kann von unserer Seite keinesfalls nachvollzogen werden, weil die EU selbst von der reinen Konzentration auf den Kombinierten Verkehr abgerückt ist um im Rahmen der erfolgreichen Marco-Polo-Programme inzwischen jedwede Verlagerung von Verkehren auf alternative Verkehrsträger begünstigt und fördert. Dies sollte der Bundesregierung als Vorbild für ein entsprechendes Programm auf deutscher Ebene dienen.

Berlin, 9. Mai 2005