

## BMVI verteidigt Kombi-Förderung



Auf viele Umschlagterminals kommen in den nächsten Jahren erhebliche Mengensteigerungen zu.  
(Foto: DB AG/Neuhaus)

12. November 2015 | von Timon Heinrici

Mit dem Ausbau von Terminals für den Kombinierten Verkehr sollte so früh begonnen werden, dass die Kapazität zur Verfügung steht, wenn die prognostizierten Mengen eintreffen. Diese Position vertritt der Referatsleiter Güterverkehr und Logistik im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Peter Lüttjohann.

Im Kombinierten Verkehr ist im Zeitraum von 2010 bis 2030 ein Zuwachs in der Verkehrsleistung von 73 Prozent auf 76 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) zu erwarten. Um 74 Prozent – von 38 auf 66,2 Mrd. tkm – steigt in diesem Zeitraum die Verkehrsleistung der Schiene. Um die benötigte Kapazität rechtzeitig zu schaffen, sei es nötig, frühzeitig die Mittel dafür zur Verfügung zu stellen, sagte Lüttjohann auf dem 1. Terminaltag der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) am 4. November in Berlin.

Derzeit überprüfen das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das BMVI die Ausstattung des Haushaltstitels. Der Prozess soll voraussichtlich im März 2016 abgeschlossen sein. Grund für diese Ausgabenüberprüfung („Spending Review“) ist eine starke Abweichung zwischen den zur Verfügung gestellten und den abgerufenen Mitteln. Bei der Spending Review soll geklärt werden,

- ob die Ziele der KV-Förderung noch angemessen sind,
- ob diese Ziele erreicht werden (Effektivität),
- ob die Förderung wirtschaftlich ist (Effizienz) und
- ob die Förderung optimiert werden kann.

Das Ergebnis fließt in eine neue KV-Richtlinie ein. Es wird auch in die Richtlinie zur Gleisanschlussförderung eingehen. „Wenn es haushaltstechnisch möglich ist, die Haushaltsmittel für den Kombinierten Verkehr anders im Etat auszuweisen, dann wäre das auch eine Lösung der Probleme“, sagte Lüttjohann. Er werde aber für den Erhalt der Mittel kämpfen.

Alexander Ochs, Prokurist für Kombinierten Verkehr des Terminalbetreibers Bayernhafen Nürnberg, stützt die Position des Ministerialbeamten: Es wäre ein falscher Schritt, die Investitionsmittel für KV-Anlagen zu kürzen, sagte er. Stattdessen sollte man den Ursachen auf den Grund gehen, warum bestimmte Mittel nicht abgefordert werden. Die Gründe dafür könnten Hindernisse für einen weiteren Terminalbau sein – so zum Beispiel Risiken aus dem Umschlagbetrieb oder eine generelle Ablehnung von Infrastrukturbauvorhaben in der Bevölkerung.

Axel Kröger, geschäftsführender Gesellschafter der Spedition Konrad Zippel, Hamburg, kennt einen Grund für nicht abfließende Mittel: „Als mittelständisches Unternehmen Fördergelder zu beantragen ist nicht so einfach, wenn man nicht die Beamtensprache spricht. Wir haben schon tolle Standorte in den neuen Bundesländern entdeckt, aber wenn wir Fördergelder für Terminals beantragen sollen, dann stehen wir da wie der Ochs vorm Berg.“

Zweifel an der Wirkung der Förderung äußerte Nils-Olaf Klabunde, Transcontainer Universal (Einkaufsgemeinschaft für Logistikleistungen): „Durch die Förderung der Umschlagterminals sollten die Umschlagkosten sinken. Wir stellen das nicht so richtig fest. Die Umschlagentgelte steigen jährlich, und zwar fast linear.“

Eine Neufassung der Förderbedingungen schlug Gerhard Oswald, Geschäftsführer des Beratungshauses Gomultimodal, vor: Der Bund gebe unsinnigerweise Geld für Terminals, die ausgelastet sind und den Ausbau aus eigenen Erträgen finanzieren könnten. Nützlicher seien Fördermittel für kranbare Trailer oder Umschlagtechniken wie Nikrasa für Trailer, die sonst nicht kombifähig sind.

Lüttjohann verteidigte die Politik des Verkehrsministeriums: „Wir haben einen Return on Investment, der über neun liegt. Unter den verschiedenen Strategien der Bundesregierung ist der Kombinierte Verkehr ein Vorzeigeprojekt. Der Grund dafür ist, dass er umweltfreundliche Transporte organisiert.“