

An einer Förderung führt kein Weg vorbei

Zum Jahresbeginn ist eine **neue KV-Richtlinie** in Kraft getreten. Ziel ist es, den Bau von Umschlaganlagen zu unterstützen, um mehr Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Was kostet eigentlich ein KV-Terminal? Clemens Bochynek muss zunächst lachen bei dieser Frage. Andererseits ist das eine Frage, die das geschäftsführende Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) schon mal häufiger gehört hat.

Kosten für ein Terminal schwanken

„Ein Terminal von der Stange, das gibt es natürlich nicht“, klärt Bochynek auf. Die Kosten hingen von vielen verschiedenen Faktoren ab. Er nennt als Beispiel die

Größe eines Terminals, die Zahl der Krane und Gleise oder die Bodenbeschaffenheit. Deshalb weigert sich Bochynek, auch nur eine ungefähre Zahl oder Bandbreite zu den Gesamtkosten abzugeben.

Aber wenn es um die Förderung eines KV-Terminals geht, ist natürlich neben dem Umfang der Förderung die Frage: Wie viel Geld muss man in die Hand nehmen, um ein Terminal zu bauen? Eine Annäherung liefert Bochynek: „Ein Portalkran kostet etwa drei bis fünf Millionen Euro, ein Reachstacker 500.000 Euro.“

Doch das ist natürlich längst nicht alles. Gleisverlegung, Abstellflächen, Umzäunung, Verwaltungsgebäude, IT für den Betrieb: Da kommt einiges zusammen. Und deshalb hat der Bund eine Richtlinie

erarbeitet, mit der Umschlaganlagen im KV gefördert werden, die nicht im Eigentum bundeseigener Unternehmen sind. Diese Richtlinie ist überarbeitet worden und zu Jahresbeginn in Kraft getreten.

„Das Bundesverkehrsministerium fördert den Bau von privaten Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs auch im Jahr 2017 mit rund 93 Millionen Euro“, sagt Dorothee Bär, parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesverkehrsminister (CSU). „Mit der neuen Förderrichtlinie erweitern wir unseren Förderkatalog und verbessern die Antragsbedingungen“, fährt sie fort. Das Ministerium hat auch deshalb nachgebessert, weil in der Vergangenheit die bereitgestellten Fördermittel im großen Umfang nicht abgerufen wurden.

Ein Manko der alten Richtlinie waren die hohen Anforderungen an die Absicherung möglicher Rückzahlungsverpflichtungen. Dazu war bislang eine teure Bankbürgschaft notwendig. „Damit waren Finanzierungskosten verbunden, die schon mal



Mehr zum Thema im Dossier „Kombinierter Verkehr“

www.verkehrsrundschau.de/dossiers

verkehrs RUNDschau
SCHWERPUNKT
GRÜNE LOGISTIK



Das KTL-Terminal in Ludwigshafen: 400.000 Ladeeinheiten sind hier 2016 umgeschlagen worden

Kombiverkehr

einen Millionenbetrag ausmachen können“, sagt Bochynek, der zusammen mit seinen Mitarbeitern bei der SGKV auch Interessenten berät, die eine Förderung im Rahmen der Richtlinie beantragen. Jetzt reicht eine erstrangige Grundschuld als Absicherung. Nach Ansicht von Bochynek ist das eine wesentliche Erleichterung. Auch die schnellere Bearbeitung des Antrages durch die zuständigen Behörden sieht er als einen Fortschritt an. BASF, Erbauer des Terminals in Ludwigshafen, kann ein Lied davon singen (siehe Kasten unten). So soll die Prüfung der Anträge auf Vollständigkeit künftig innerhalb eines Monats erfolgt sein, lautet das Versprechen des Ministeriums. „Hier sind schon in der jüngeren Vergangenheit die Abläufe beschleunigt worden“, bestätigt auch Bochynek.

Kritik an der neuen KV-Richtlinie

Ein weiterer Vorteil der neuen Richtlinie: Auch Investitionen für andere Techniken wie Nikrasa (Umschlagtechnik für nicht-kranbare Sattelaufleger) sind in den Förderungskatalog aufgenommen worden. Bochynek begrüßt diese Ausdehnung, hält sie aber für nicht ausreichend: „Die Anforderungen an die Abläufe in den Terminals nehmen zu. Die einzelnen Schritte werden immer mehr automatisiert. Um dies steuern und dokumentieren zu können, ist



SGKV

„Die Richtlinie ist ein geeignetes Instrumentarium zur Förderung des Intermodal-Verkehrs“

CLEMENS BOCHYNEK

Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV)

eine entsprechende IT erforderlich“, nennt er ein Beispiel. Daher hätte er dafür plädiert, dass auch die Investitionen in die IT eines Terminals als förderfähig eingestuft worden wären – oder die kompletten Investitionen für Eingangs- und Ausgangszonen eines Terminals. Und mit weiteren Abstellflächen oder Sicherungsanlagen gäbe es weitere Bestandteile, deren Förderung er für sinnvoll erachtet.

Als sinnvoll stuft er die Neuerung ein, dass mit der neuen Richtlinie für die Wirtschaftlichkeitsrechnung auch Verlagerungseffekte auf Transportstrecken im

europäischen Ausland berücksichtigt werden dürfen. Bei der alten Richtlinie konnten nur Verlagerungseffekte auf nationale Verkehre angerechnet werden.

Hohe Terminaldichte in Deutschland

Bochyneks Fazit fällt positiv aus: „Die Richtlinie ist ein geeignetes Instrumentarium zur Förderung des Intermodal-Verkehrs.“ Allerdings glaubt er, dass die Anzahl von Ausbauten bestehender Anlagen die Anzahl neuer Anlagen übersteigt. „Zum einen ist die Terminaldichte in Deutschland schon sehr hoch“, begründet er seine Einschätzung. So gibt es bundesweit etwa 120 KV-Terminals, die nicht im Besitz von Unternehmen des Bundes sind. Hinzu kommen 22 Terminals von DUSS, einer Tochter der Deutschen Bahn (DB). Zum anderen darf ein Terminal nicht in Konkurrenz zu einem anderen stehen und dort Mengen abziehen.

Dennoch sieht er durchaus noch einen Bedarf für Umschlagkapazitäten in Deutschland. Vor allem das Wachstum kontinentaler Verkehre mit Sattelanhängern fordert die Anlagen besonders in ohnehin verkehrsstarken Regionen. Er nennt als Beispiel den Münchener Raum und Duisburg: Orte, wo Terminals als Drehscheibe fungieren. ■■■

Michael Cordes

DAS TERMINAL IN LUDWIGSHAFEN PROFITIERT VON DER FÖRDERUNG

Förderung des Bundes halbiert den Umschlagpreis im Terminal Ludwigshafen

Das Kombi-Terminal in Ludwigshafen ist eines der größten nicht bundeseigenen Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland. Betreiber des im Jahr 2000 in Betrieb gegangenen und zuletzt 2012 erweiterten Terminals ist KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen. An der Gesellschaft sind BASF (40 Prozent), die beiden Kombi-Operateure Kombiverkehr (20 Prozent) und Hupac (15 Prozent) sowie die Speditionen Bertschi und Hoyer (jeweils 12,5 Prozent) beteiligt.

„Die Förderung des Bundes war sehr wichtig für den Bau des Terminals“, sagt Holger Schmiers, Terminalbeauftragter der BASF in Ludwigshafen. „Ohne diese Förderung müsste der Umschlagpreis auf etwa das Doppelte steigen“, fährt er fort.

Wie hoch die Zuwendung seitens des Bundes in absoluten Zahlen war, will Schmiers nicht verraten. Die Förderquote beträgt dabei bis zu 80 Prozent der förderfähigen Kosten. Die Unterstützung mache den Terminalbetrieb erst marktfähig, so Schmiers. Ob die Obergrenze von 80 Prozent erreicht wurde und wie hoch der Anteil der nicht-förderfähigen Kosten an



Kombiverkehr

Ein- und Ausgangsbereich von Terminals: Auch hier wird der Wunsch nach Förderung laut

den Gesamtkosten war, dazu lässt sich der BASF-Manager keine Aussagen entlocken. „Die Förderung ist wesentlich, um Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern“, lautet seine Einschätzung.

Aber es ist nicht alles Gold, was glänzt. Wichtig für die Realisierung eines Terminals ist auch die Bearbeitungszeit der Anträge für die Förderung, die beim Eisenbahnbundesamt (EBA) einzureichen sind. „Sie dauerte damals rund zwei Jahre, mittlerweile hat sich das geändert. Das EBA gibt jetzt mit der neuen Förderrichtlinie

bereits nach vier Wochen eine Rückmeldung. Das ist eine sehr positive Entwicklung“, sagt Schmiers. Auch dass künftig der horizontale Umschlag und nicht mehr nur der vertikale Umschlag gefördert werden könne, sieht er als sinnvolle Ergänzung an. „Die Förderung sollte sich jedoch danach richten, was der Markt verlangt. Denn nur so kann ein Terminal erfolgreich betrieben werden“, verdeutlicht Schmiers. Daher fordert er, dass weitere für den Betrieb wichtige Serviceleistungen wie zum Beispiel Lagerinfrastrukturen in Terminals gefördert werden können.

Ein auf alle Betreiber zukommendes Problem sind Ersatzinvestitionen aufgrund der Alterung der Anlagen. „Nach 25 Jahren müssen beispielsweise die Krane ersetzt werden. Nicht alle Terminalgesellschaften können dafür ausreichende Rücklagen bilden“, sagt Schmiers. Damit besteht die Gefahr, dass das für den KV notwendige Netzwerk in Deutschland veraltet und weniger leistungsfähig wird. Hier schlägt der Verband der Deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) vor, auch den Ersatzinvestitionsbedarf zu fördern. cd