



Foto: DB AG/M. Neuhäus

Kombi-Terminal: Ministerium will rechtzeitig für Verkehrswachstum vorsorgen.

BMVI verteidigt Kombi-Förderung: „Nicht erst bauen, wenn Verkehr da ist“

Intermodalität Im Kombinierten Verkehr ist im Zeitraum von 2010 bis 2030 ein Zuwachs in der Verkehrsleistung von 73 % auf 76 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) zu erwarten. Um 74 % – von 38 auf 66,2 Mrd. tkm – steigt in diesem Zeitraum die Verkehrsleistung der Schiene. „Wir können mit der Erweiterung der Terminalkapazität nicht darauf warten, dass der Verkehr zugenommen hat“, warnte der Referatsleiter Güterverkehr und Logistik im Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Peter Lüttjohann. Um die benötigte Kapazität rechtzeitig zu schaffen, sei es auch nötig, frühzeitig die Mittel dafür zur Verfügung zu stellen, sagte er auf dem 1. Terminaltag der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (SGKV) am 04.11.2015 in Berlin.

Derzeit überprüfen das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das BMVI die Ausstattung des Haushalts-titels. 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 Gleisanschlussförderung Richtlinie übernommen. „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.

RB 9.11.15 (ici)

In dieser Ausgabe:

- Wie sich der Güterverkehr aus Sicht der im Wettbewerb zur DB stehenden Unternehmen entwickelt hat **Seite 2**
- Wie die Beteiligten den Kompromiss zum Ausbau der Schiene im Raum Bremen/Hamburg/Hannover sehen **Seite 3**
- Welche Gerichtsverfahren gegen Akteure der rumänischen Eisenbahnbranche anhängig sind **Seite 6**
- Wie die Deutsche Bahn Digitalisierung für die Weiterentwicklung des Unternehmens nutzen will **Seite 7**
- Wie sich der neue Fernverkehrsanbieter Locomore den Einstieg in den deutschen Markt vorstellt **Seite 9**

Bundesnetzagentur startet Umfrage zu Anreizsystem

Infrastruktur Die Bundesnetzagentur will die Marktteilnehmer nach den Erfahrungen mit dem Anreizsystem der DB Netz AG zur Vermeidung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes befragen. Dies teilt die Behörde auf Anfrage der Redaktion mit. „Seit geraumer Zeit erhält die Bundesnetzagentur vermehrt Hinweise und Beschwerden über erhebliche Qualitätsprobleme bei der Verkehrsdurchführung im Bereich der DB Netz AG“, heißt es in der Antwort. Die Behörde beabsichtigt daher die Validierung des Anreizsystems der DB Netz, insbesondere in Hinblick auf seine Wirksamkeit. In Abstimmung mit den Marktteilnehmern soll geklärt werden, wie sinnvoll die von der DB Netz definierten Messgrößen sind und ob durch die Anreizsetzungen tatsächlich Störungen beseitigt und die Leistungsfähigkeit erhöht werden. Auf Basis dieser Ermittlungen sollen dann konkrete, nachhaltige Verbesserungsmöglichkeiten entwickelt werden.

Zum Netzfahrplanwechsel Ende 2009 hatte DB Netz ihr Anreizsystem einer grundlegenden Neuordnung unterzogen.

RB 9.11.15 (ici)

„Kombinierter Verkehr ist ein Vorzeigeprojekt“

Peter Lüttjohann, Referatsleiter Logistik im Bundesverkehrsministerium, diskutierte auf dem SGKV-Terminaltag mit Verladern und Verkehrsunternehmen die Förderung des Kombinierten Verkehrs.

Zu viel Geld für die Förderung des Kombinierten Verkehrs? Diese Frage beschäftigte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am 1. Terminaltag der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (SGKV) am 04.11.2015 in Berlin.

Alexander Ochs, Prokurist für Kombinierten Verkehr des Terminalbetreibers Bayern Hafen Nürnberg: Es wäre ein falscher Schritt, die Investitionsmittel für KV-Anlagen zu kürzen. Stattdessen sollte man den Ursachen auf den Grund gehen, warum bestimmte Mittel nicht abgefordert werden. Sind die Barrieren für einen weiteren Terminalbau oder -ausbau zu hoch? Entstehen Risiken aus dem Umschlagbetrieb? Oder liegt es daran, dass der Ausbau von Infrastruktur auf Widerstände stößt?

Axel Kröger, Geschäftsführender Gesellschafter der Spedition Konrad Zippel, Hamburg: Wir sind gut beraten, wenn wir nicht den funktionierenden Terminals das Geschäft dadurch erschweren, dass gefühlte 100 m weiter ein neues Terminal mit Fördergeldern entsteht. Andererseits wären wir froh, wenn wir bei der Behala im Berliner Westhafen mehr Platz hätten. Dazu müssten Hafengebiete zugeschüttet



Angeregte Unterhaltung (v. li.): Peter Lüttjohann (Verkehrsministerium) Nils-Olaf Klabunde (Transcontainer Universal; Transporteinkäufer), Axel Kröger (Spedition Konrad Zippel), Alexander Ochs (Bayern Hafen Nürnberg; Terminalbetreiber), Timon Heinrici (DVZ/Rail Business, Moderation).

Foto: SGKV/C. Bochynek

werden. Das sind teure Unterfangen. 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.

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 Jahr für Jahr um einen bestimmten EUR-Betrag. Das macht mich als Einkäufer ein bisschen stutzig.

Gerhard Oswald, Beratungshaus Gomultimodal: Die ganze Förderung müsste neu strukturiert werden weil sie den Kombinierten Verkehr nicht im Sinne des deutschen Steuerzahlers voranbringt. Wir haben Geld für neue Terminals im Ruhrgebiet ausgegeben, um Stahltransporte von Deutschland nach Italien aus dem konventionellen Verkehr auf den Kombinierten Verkehr zu verlagern. Das ist das eine. Außerdem fördern wir Terminals, die längst überlastet sind. Warum soll der Bund Geld für einen weiteren Ausbau geben, wenn diese Terminals eigenwirtschaftlich arbeiten können? Mein Vorschlag ist eine totale Überarbeitung der Förderrichtlinien.

Peter Lüttjohann, Bundesverkehrsministerium: Wir haben einen Return on Investment, der über 9 liegt. Unter den verschiedenen Strategien der Bundesregierung ist der Kombinierte Verkehr ein Vorzeigeprojekt. Der Grund dafür ist, dass er umweltfreundliche Transporte organisiert.

RB 9.11.15 (ici)

Impressum



Der wöchentliche Branchenreport von Eurailpress und DVZ

Verlag: DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Nordkanalstraße 36, D-20097 Hamburg
Tel. +49 40 23714-01

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Detlev K. Suchanek
+49 40 23714-227 | detlev.suchanek@dvvmedia.com

Redaktion

Chefredaktion: Timon Heinrici (ici)
+49 30 40048417 | timon.heinrici@dvvmedia.com

Redakteure:

Werner Balsen (Büro Benelux, wal), werner.balsen@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm), christoph.mueller@dvvmedia.com
Karl Arne Richter (ri), karlarne.richter@dvvmedia.com

Anzeigen

Gesamtanzeigenleitung DVV: Tilman Kummer
Anzeigenleitung EURAILPRESS: Silke Härtel (verantwortl.)
+49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com
Anzeigentechnik: Patrick Schröter
+49 23714-127 | patrick.schroeter@dvvmedia.com
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 7 vom 1. Januar 2015.

Vertrieb

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
+49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com
Unternehmenslizenzen Digital/Print: Oliver Brandt
+49 8191 3055039 | oliver.brandt@dvvmedia.com
Leser- und Abonnentenservice:
Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243 | kundenservice@dvvmedia.com
Erscheinungsweise: Wöchentlich

Bezugsbedingungen

Die Laufzeit eines Abonnements beträgt mindestens ein Jahr. Abbestellungen sind nur schriftlich möglich zum Ende eines Bezugszeitraumes mit einer Kündigungsfrist von sechs Wochen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Zusätzliche digitale Abonnements

Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 01.01.2015.

Bezugsgebühren

Abonnement: Inland Print-Paket jährlich 756 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt. | Inland E-Mail-Paket 534 EUR zzgl. MwSt. | Ausland Print-Paket mit VAT-Nr. jährlich 650 EUR inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland E-Mail-Paket 534 EUR, ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt.

Das Print-Paket beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt, digital und als E-Paper (E-Mail-Paket nur als E-Paper) sowie den Zugang zum Archiv und den täglichen Nachrichtenservice per E-Mail.

Layout: Simone Henneken

Druck: Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG, Hamburg

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

