VDV Die Verkehrsunternehmen

Positionspapier / November 2020

Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“

VDV-Vorschläge im Rahmen der bevorstehenden Evaluierung

Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de

@DieVerkehrsunternehmen @VDV_Verband app.vdv.de

Ansprechpartner

Marcus Gersinske
T 0221 57979-142
F 0221 57979-8142
gersinske@vdv.de

Bildquellen

Titel	FM2 | Fotolia.com
Seite 4	Hafen Hamburg / H.-J. Hettchen

Hintergrund/Einführung

Seit dem Jahr 1998 fördert der Bund erfolgreich mit Hilfe der Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr" (KV) den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs. Die aktuell seit dem 1. Januar 2017 geltende Förderrichtlinie endet am 31. Dezember 2021.

Der VDV setzt sich ausdrücklich für eine Fortsetzung der KV-Terminalförderung ein, da sie Voraussetzung für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem durchgehenden Straßengüterverkehr ist. Im Zuge der anhaltenden Pandemie ist es zu einem weiteren Preisverfall für Transport- und Logistikdienstleistungen gekommen, die unmittelbaren Einfluss auf die Märkte haben. Die Folge: Der Preisdruck im konventionellen Wagenladungsverkehr und im Kombinierten Verkehr hält unverändert an. In diesem Kontext wird angeregt, den im ehemaligen europäischen PACT-Programm (Pilot Actions for Combined Transport) enthaltenen Gedanken, der Finanzierung der Anlaufverluste neuer KV-Verkehre, aufzugreifen. Diese sollte in Höhe und Laufzeit begrenzt sein, könnte aber dazu beitragen, neue Akteure für den KV zu gewinnen und bestehende Angebote auszuweiten. Denn gerade zu Beginn neuer KV-Verbindungen stehen diese in einem noch umkämpften Wettbewerb zum durchgehenden Straßengüterverkehr.

Unabhängig von der finanziellen Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsart gilt es darüber hinaus auch die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zu schaffen, die den KV wettbewerbsfähiger machen. Details zu dieser Thematik finden sich in dem gemeinsam von BdB/BöB/DSLV/SGKV und VDV im Frühjahr 2020 veröffentlichten Verbändepapier „Kombinierten Verkehr erfolgreich gestalten – Voraussetzungen für eine nachhaltige Verkehrswende aus der unternehmerischen Praxis".

Fazit/Forderungen

Eine Fortsetzung der Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr" zur Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele der Bundesregierung ist vor diesem Hintergrund unabdingbar. Unabhängig von der inhaltlichen Positionierung zu den jeweiligen Inhalten der Förderrichtlinie gilt es, den gesamten Prozess der Antragstellung an die Genehmigungsbehörden aus Gründen der Transparenz und der Rechtssicherheit anzupassen, zu vereinheitlichen, zu vereinfachen und zu beschleunigen. In diesem Zusammenhang ist es aus Sicht der Antragsteller hilfreich, Unterstützung durch konkrete Ausführungsbestimmungen zu Kapazitätsberechnung und Kapazitätsplanung der Genehmigungsbehörde zu erhalten. Es muss sichergestellt werden, dass gleiche Sachverhalte und Inhalte der Richtlinie im Vollzug auch einheitlich angewandt werden.

Hinsichtlich der Auslegung, Dimensionierung und Gestaltung von Binnenterminals ist der Sektor im Jahr 2012 mit dem gemeinschaftlich beauftragten Gutachten zu „Empfehlungen zur Bemessung, Dimensionierung und Gestaltung von modernen KV-Umschlaganlagen – KV-Terminalhandbuch" in Vorleistung getreten.

Bereits bestehende erfolgreiche Regelungen von Nachbarstaaten (z. B. Österreich, Schweiz) zur Stärkung des KV gilt es, auf eine mögliche Übernahme zu prüfen.

Zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem durchgehenden Straßengüterverkehr sollte die KV-Förderrichtlinie im Rahmen der anstehenden Evaluierung zu folgenden Punkten angepasst werden:

1. Gegenstand der Förderung und Förderziel

Aufnahme der Fördermöglichkeit für Ersatzinvestitionen. Die KV-Terminals der ersten Stunde sind nunmehr über zwanzig Jahre in Betrieb. Vor diesem Hintergrund besteht dringender Handlungsbedarf, Ersatzinvestitionen künftig in die Bundesförderung mit aufzunehmen.

2. Art, Umfang und Höhe der Zuwendungen

Anhebung der Planungskostenpauschale, die nicht mehr zeitgemäß ist. Zum Zeitpunkt des Baubeginns verauslagte Kosten, sollten bereits zu Baubeginn ausgezahlt werden. Hierzu zählen auch die Kosten für die im Rahmen des Genehmigungsantrags entstehenden Kosten für Umweltgutachten (Immissionen jedweder Art). Aus dem Personenverkehr gibt es hier bereits konkrete Erfahrungen hinsichtlich der Auszahlung für die pauschale Förderung der Planungskosten (Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen – ÖPNVG NRW). Dort wird nach Erteilung des Zuwendungsbescheides die bewilligte Pauschale sofort in voller Höhe ausgezahlt.

3. Pflichten des Zuwendungsempfängers

- Finanzierungs- und Rückzahlungsmodalitäten sollten an die aktuelle Finanzmarktlage angepasst werden.
- Der Wegfall der Verpflichtung zur Beibringung einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft im Jahre 2017 zugunsten einer erstrangigen dinglichen Sicherung im Wege einer Eigentumsverschaffungsvormerkung wird ausdrücklich begrüßt. In diesem Kontext gilt es, auch künftig die erstrangige Grundschuld zugunsten weiterer, gerade im Mittelstand gängiger Fremdkapitalfinanzierungsmethoden (z. B. Dingliche Sicherungen von Patronaten oder Banken), zu erweitern. Es muss die Möglichkeit der Eintragung an „rangbereiter Stelle" geschaffen werden.

Harmonisierung der unterschiedlichen, seit Bestehen der Förderrichtlinie im Jahre 1998, durch den Fördernehmer zu erfüllenden Finanzierungsregularien. In Folge einer unterlassenen Harmonisierung der Besicherungsauflagen für Zuwendungsempfänger, die nach der vorherigen (bis 31.12.2016), sowie der aktuell geltenden KV-Förderrichtlinie (seit 01.01.2017), beschieden worden sind, wird der Betrieb der KV-Umschlaganlage mit hohen Bürgschaftskosten belastet, welche die Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs und somit auch den Zielerreichungsgrad von Verlagerungszielen der Bundesregierung massiv belasten. Dem entgegen haben Zuwendungsempfänger, die nach der aktuell geltenden KV-Förderrichtlinie Mittel erhalten haben, die Möglichkeit einer Besicherung über eine Grundschuld. Da ein Verwaltungsakt zur Harmonisierung fehlt, wurde es den Zuwendungsempfängern (Gem. Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr" bis 31.12.2016) bislang verwehrt die Besicherung der erhaltenen Bundesmittel über eine Grundschuld des Areals bei einhergehendem Rückerhalt der bestehenden Bankbürgschaft zu gewährleisten. Eine einhergehende Ungleichbehandlung in Folge fehlender Verwaltungsakte droht ebenfalls im Zuge der anstehenden Fortschreibung/Novellierung.

- Im Rahmen der Betreiberausschreibung ist zur Vermeidung von Unstimmigkeiten zu klären, wann die Konzessionsvergabeverordnung zwingend zu beachten ist. Klare Definitionen vermeiden hier Unstimmigkeiten.

4. Zuwendungsfähige Anlagen

- Förderung von Abstellflächen und der flexibleren Zwischenabstellung von Ladeeinheiten, insbesondere für Trailer und Leercontainer

  Für die Abdeckung saisonaler und produktspezifischer Aufkommensspitzen und zur Flexibilisierung des Terminalbetriebs wäre die Aufnahme dieser Fördertatbestände eine große Unterstützung.
- Förderung von KV-fähigen Verkehrsträgern/-systemen.
- Aufnahme von Reinvestitionen in Terminalzugmaschinen und/oder Kranspreadern (gleichzusetzen mit bestehender Ersatzförderung von Reachstackern) während der vorgesehenen Vorhaltezeiträume.
- Aufnahme der Förderung mobiler Einheiten, die nicht terminalgebunden sind.
- Voraussetzung: Sie müssen einen Zweck im Rahmen des KV-Umschlags erfüllen.
- Die Förderung von Abstell- und Zugbildungsgleisen in Vorbahnhöfen führt zu einer Effizienzverbesserung der gesamten Abläufe in einer Umschlaganlage. Dadurch könnte flexibel auf verkehrliche Schwankungen reagiert werden.
- Förderung der Automatisierung des Terminalbetriebs. Dies gilt sowohl für die Investitionen in Hard- als auch in Software.

Beispiele
- Erneuerung der Kransteuerung
- Rangierroboter/Terminalfahrzeuge (AGV), Anschaffung fahrerloser Fahrzeuge
- Ergänzungsmodule TOS/Unterstützung Standardschnittstellen (Implementierung)
- OCR-Gates (Ein- und Ausgang)
- Ertüchtigung der Kommunikationsstruktur (5G o. Ä.)
- Geräte und Software zur automatischen Sendungserfassung (Zulauf/Ablauf)
- Aufnahme von Betriebsleitsystemen
- Signaltechnik für Verkehrssysteme vor und an der KV-Umschlaganlage im Bereich der Bahnstrecken und Fahrstraßen
- Förderung von Investitionen, die aufgrund von Auflagen aus den Bereichen Sicherheit, Umwelt oder sonstiger behördlicher Auflagen notwendig sind (z. B. Zaunanlagen, Leckagewannen o. Ä., Alarmsysteme, Beschilderung o.Ä.).