Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH

2. Fachworkshop des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

„Wachstumschancen des Verkehrsträgers Schiene – Wege für eine stärkere Verlagerung von Güterverkehr: Fokus Multimodale Knoten“

Diskussionsrunde II – Förderung und Rahmenbedingungen von Terminals regionale Betrachtungen aus der Perspektive Berlin-Brandenburg

Berlin den 16. September 2015

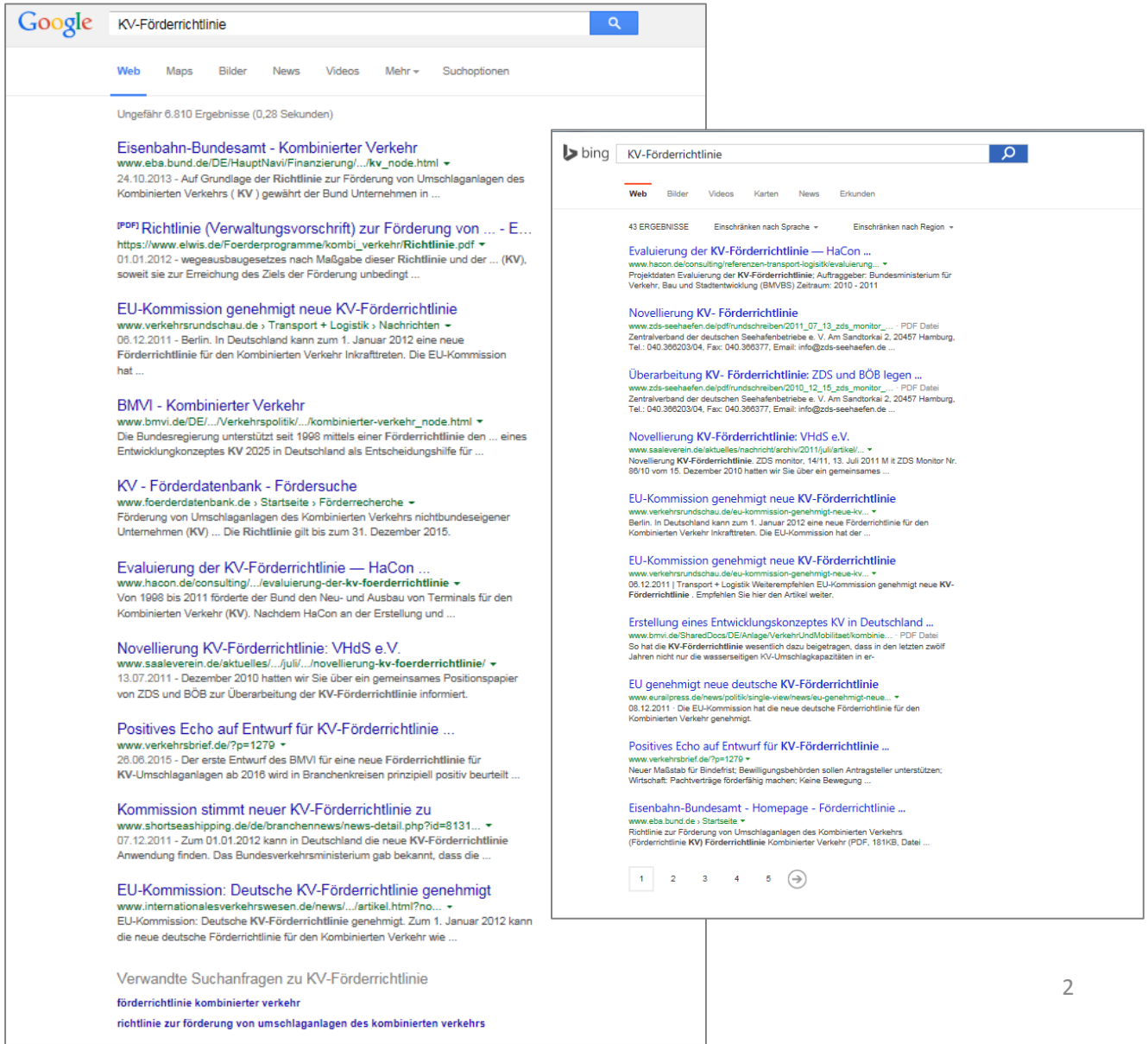
Bauassessor Martin Heiland
IPG mbH Potsdam

Wie finde ich die KV-Richtlinie?

Als Eisenbahner gut bis sehr gut.

Als Binnenschiffer eher nicht so.

Als Verkehrsträger Straße…, wieso ich?



Entwurf

Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH

Am Ziel (EBA) angekommen

- Umfangreiche und strukturierte Informationen
- übersichtlich angeordnet
- auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes
- für die Zielgruppe Eisenbahner

Eisenbahn-Bundesamt

Infrastruktur | Fahrzeuge, Betrieb | Finanzierung | Fahrgastrechte | Internationales

Das EBA | Recht | Presse | Veröffentlichungen | Geschützte Bereiche

Handbuch AVP
Verkehrsinvestitionsbericht
Förderung in NE-Infrastruktur
Gleisanschlüsse
Umgebungslärmrichtlinie
Lärmsanierung
IaTPS
Kombinierter Verkehr
LuFV

Service
e-Services
Abkürzungen
Fragen & Antworten
Organigramm
Standorte
Stellenmarkt
Newsletter
Landeseisenbahnaufsicht
Umgebungslärmrichtlinie
Infrastrukturzustandsbericht

Top Themen
VV BAU Jahresbericht Gutachter Kapazitätsreduzierung TSI-Übersichtstabelle Laufbahn- und Berufsausbildung Instandhaltung EVU-Register Tfz-Führerscheinstelle VV BAU-STE Planfeststellungsrichtlinien Lärmkarten

D115
115 IHRE BEHÖRDENNUMMER

Startseite > Finanzierung > Kombinierter Verkehr

Kombinierter Verkehr

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) entscheidet über die Bewilligung von Bundesmitteln nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen, soweit es sich um Anlagen des reinen Schiene-Straße-Umschlags handelt.

Auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) gewährt der Bund Unternehmen in Privatrechtsform finanzielle Zuwendungen für den Neu- und den Ausbau von Umschlaganlagen des KV. Der KV spielt im Bereich des Güterverkehrs eine wichtige Rolle für eine integrierte Verkehrspolitik; er unterstützt insofern das Ziel des Bundes, die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße stärker in die Logistikkette einzubeziehen und eine weitere Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs auf diese Verkehrsträger zu erreichen.

Die Zuwendungen werden als nicht rückzahlbare Zuschüsse in Höhe von maximal 80 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten gewährt. Voraussetzung für die finanzielle Förderung ist, dass die Anlagen öffentlich, d.h. allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglich sind.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht, vielmehr entscheidet das EBA nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr und Informationen zur Antragstellung

Nachfolgend finden Sie die Förderrichtlinie zum Kombinierten Verkehr sowie verschiedene Vordrucke zur Antragstellung und weiterführende aktuelle Informationen.

Für einen erfolgreichen Förderantrag raten wir, das EBA als Bewilligungsbehörde frühzeitig in die Planungen einzubinden und etwaige Anregungen der Behörde aufzugreifen. Dadurch wird nicht nur sichergestellt, dass die Antragstellung den formalen Vorgaben entspricht. Auch Unklarheiten über die materiellen Voraussetzungen, die die Richtlinie an die Förderfähigkeit eines Vorhabens stellt, werden frühzeitig ausgeräumt. Zudem können Fehler - etwa ein vorzeitiger Baubeginn - schon im Ansatz vermieden werden. Die Planungsbegleitung dient insofern der grundsätzlichen Einschätzung der Förderfähigkeit und einer effektiven Antragstellung, trifft jedoch keine Aussagen hinsichtlich der technischen und rechtlichen Zulässigkeit des geplanten Projektes.

Downloads

Titel	Kurztext	Datum
Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr (PDF, 181KB, Datei ist nicht barrierefrei)	Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (Förderrichtlinie KV)	03.01.2012
Vortrag "Die neue KV-Richtlinie, vom Antrag bis zum Verwendungsnachweis" (PDF, 375KB, Datei ist nicht barrierefrei)	Fachvortrag über Inhalt der FRL KV und Antragsstellung	09.12.2013

Vordrucke zur Antragstellung

Für die Antragstellung nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Eisenbahnen vom 23.11.2011 stehen folgende Vordrucke zur Verfügung:

Downloads

Titel	Kurztext	Datum
Wirtschaftlichkeits-untersuchung nach der Kapitalwertmethode (xls, 44KB, Datei ist nicht barrierefrei)	Ziffer 3.4 der Richtlinie	31.07.2012
Berechnung volkswirtschaftlicher Nutzen (xls, 60KB, Datei ist nicht barrierefrei)	Ziffer 3.5 der Richtlinie	25.10.2012
Finanzierungsplan (PDF, 13KB, Datei ist nicht barrierefrei)	Anlage 3, Ziffer 10, der Richtlinie	31.07.2012
Erklärung zu zuwendungserheblichen Tatsachen, Baubeginn und diskriminierungsfreiem Zugang (doc, 43KB, Datei ist nicht barrierefrei)	Ziffer 6.4 der Richtlinie und Anlage 3, Ziffer 14, der Richtlinie	19.03.2013
Erklärung zur sinngemäßen Anwendung der Korruptionspräventionsrichtlinie (PDF, 217KB, Datei ist nicht barrierefrei)	Ziffer 6.9 der Richtlinie	31.07.2012
Stammdatenblatt (PDF, 306KB, Datei ist nicht barrierefrei)	Ziffer 5.6 der Richtlinie	10.08.2012

Stand 24.10.2013

nach oben

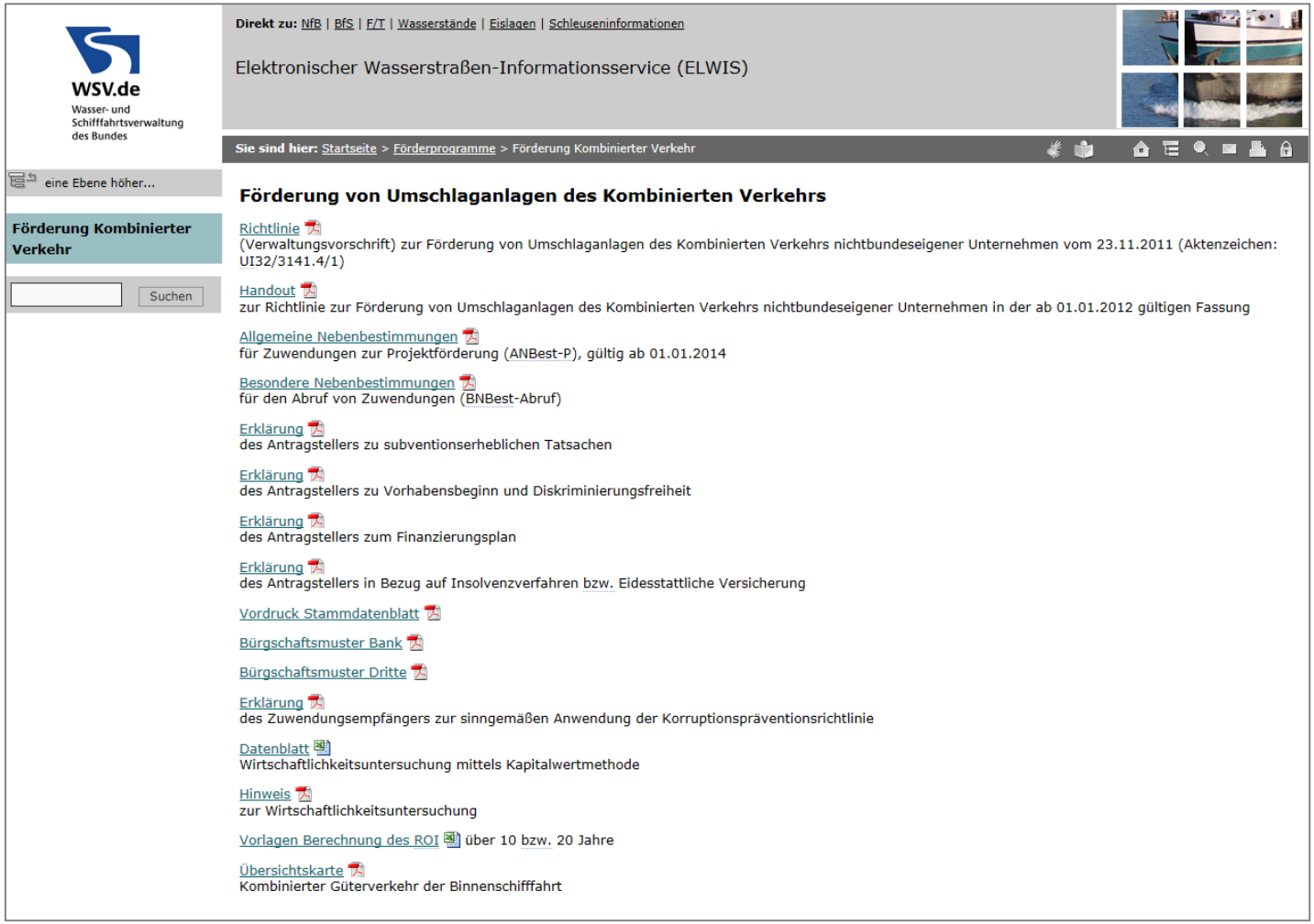
Infrastruktur	Fahrzeuge, Betrieb	Finanzierung	Fahrgastrechte	Internationales
Planfeststellung	Fahrzeuge	Handbuch AVP	Fahrgastrechte Eisenbahn	ERA
IOH-Anlagen	Bahnbetrieb	Verkehrsinvestitionsbericht	Fahrgastrechte Schiff	ERTMS
STE-Anlagen	EVU	Förderung in NE-Infrastruktur	Fahrgastrechte Bus	Lenkungskreis
Infrastruktur-Register	Gefahrgut	Gleisanschlüsse		Europäisches Recht
Inbetriebnahme	Technischer Arbeitsschutz	Umgebungslärmrichtlinie		Anerkennungsstelle
Infrastrukturunternehmen EIU	Umweltschutzaufsicht	Lärmsanierung		
Zulassungen / ZiE	Infektionsschutz	IaTPS		
Kapazitätsüberwachung		Kombinierter Verkehr		
Gutachter		LuFV		
Magnetschwebebahn				
Stilllegung				

Seite drucken © GSB 6.0 - 2015

Förderung und Rahmenbedingungen von Terminals

Am Ziel (WSV) angekommen

- Knappe und strukturierte Informationen
- übersichtlich angeordnet
- auf der Internetseite der Wasser- und Schifffahrtsver-waltung
- für die Zielgruppe Binnenschifffahrt



WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Direkt zu: NfB | BfS | F/T | Wasserstände | Eislagen | Schleuseninformationen

Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS)

Sie sind hier: Startseite > Förderprogramme > Förderung Kombinierter Verkehr

eine Ebene höher...

Förderung Kombinierter Verkehr

Suchen

Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs

Richtlinie
(Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen vom 23.11.2011 (Aktenzeichen: UI32/3141.4/1)

Handout
zur Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen in der ab 01.01.2012 gültigen Fassung

Allgemeine Nebenbestimmungen
für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P), gültig ab 01.01.2014

Besondere Nebenbestimmungen
für den Abruf von Zuwendungen (BNBest-Abruf)

Erklärung
des Antragstellers zu subventionserheblichen Tatsachen

Erklärung
des Antragstellers zu Vorhabensbeginn und Diskriminierungsfreiheit

Erklärung
des Antragstellers zum Finanzierungsplan

Erklärung
des Antragstellers in Bezug auf Insolvenzverfahren bzw. Eidesstattliche Versicherung

Vordruck Stammdatenblatt

Bürgschaftsmuster Bank

Bürgschaftsmuster Dritte

Erklärung
des Zuwendungsempfängers zur sinngemäßen Anwendung der Korruptionspräventionsrichtlinie

Datenblatt
Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mittels Kapitalwertmethode

Hinweis
zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Vorlagen Berechnung des ROI über 10 bzw. 20 Jahre

Übersichtskarte
Kombinierter Güterverkehr der Binnenschifffahrt

Diskussionsbedarf - Fragen zur

Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen vom 23.11.2011

Was machen Kommunen, die öffentliche Infrastruktur zur Nutzung durch Dritte errichten wollen?

2.1 Zuwendungen können Unternehmen in Privatrechtsform erhalten.

3.1 Voraussetzung der Förderung ist, dass
- …
- die Umschlaganlage sich im juristischen und wirtschaftlichen Eigentum (auch Erbbaurecht) des Empfängers der Förderung befindet und dieser Rechte an ihrer Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz hat, die jede Beeinträchtigung der Abwicklung des Kombinierten Verkehrs rechtlich und sachlich ausschließen.

Kann ein Unternehmen in Privatrechtsform jede Beeinträchtigung der Abwicklung des Kombinierten Verkehrs rechtlich und sachlich ausschließen?

zur KV-Richtlinie vom 23.11.2011

Nachvollziehbare Anforderungen:

- privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der Anlage führen,
- Wirtschaftlichkeit des Betreibens darzustellen,
- aber Kapitalwert ohne Förderung negativ
- aber Kapitalwert mit Förderung nicht mindestens null,
- Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens,
- volkswirtschaftliche Nutzen muss mindestens das Vierfache der Fördermittel?

3.3 Die Wirtschaftlichkeit des Betreibens der KV-Umschlaganlage, der erwartete Verlagerungseffekt und die Wettbewerbssituation sind im Antrag gemäß Anlage 2 und Anlage 3 ausführlich darzustellen. Auf Verlangen der Bewilligungsbehörde ist hierzu ein qualifiziertes Gutachten vorzulegen.

3.4 Eine Anlage ist dann förderfähig, wenn der auf Basis der Kapitalwertmethode (Anlage 3, Nr. 7) unter Berücksichtigung eines Kalkulationszinssatzes errechnete Kapitalwert ohne Förderung negativ ist. Es erfolgt keine Förderung, wenn der Kapitalwert mit Förderung nicht mindestens null beträgt.

3.5 Zusätzlich ist der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens, bezogen auf die Fördermittel, zu erbringen (Anlage 3, Nr. 8). Der volkswirtschaftliche Nutzen muss mindestens das Vierfache der Fördermittel betragen. In begründeten Einzelfällen kann dieser Wert unterschritten werden. Ist der errechnete volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahme niedriger als der mindest zu erreichende, werden die gesamt- und zuwendungsfähigen Investitionsausgaben im Verhältnis Mindestnutzen zum errechneten Nutzen abgesenkt. Ist der volkswirtschaftliche Nutzen kleiner eins, erfolgt keine Förderung.

zur KV-Richtlinie vom 23.11.2011

Der Betrieb der eigenen KV-Anlage des Unternehmen in Privatrechtsform ist auszuschreiben?

5.4 Die geförderten Maßnahmen sind gemäß ANBest-P Nr. 3 in der jeweils gültigen Fassung auszuschreiben. Darüber hinaus ist bei Neubau und Erweiterung einer KV-Umschlaganlage bei einer Förderung von über 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben zusätzlich der Betrieb auszuschreiben.

Selbstschuldnerische Bankbürgschaft zur Absicherung seiner Rückzahlungsverpflichtung?

5.5 Der Zuwendungsempfänger hat vor der ersten Mittelinanspruchnahme eine selbstschuldnerische Bankbürgschaft oder eine gleichwertige selbstschuldnerische Bürgschaft eines Dritten zur Absicherung seiner Rückzahlungsverpflichtung bei nicht zweckentsprechender Verwendung der KV-Umschlaganlage beizubringen.

Aktuelle Bewertung durch das BMVI

B.7.2 KV Drittförderung

Bis Ende 2012 wurden im Bereich Schiene Fördermittel von insgesamt **519,0 Mio. Euro** für insgesamt **46 Anlagen** (teilweise in mehreren Baustufen und damit in **71 Baumaßnahmen**) bewilligt.
Die Förderung bewirkt eine Jahresumschlagkapazität von ca. **3,8 Mio. Ladeeinheiten**.
Im Berichtszeitraum ging ein neuer Standort ans Netz.

B.7.3 Gleisanschlussprogramm

Im Jahr 2012 wurden insgesamt **17 private Gleisanschlüsse** mit einem Fördervolumen von 14,282 Mio. Euro bei einem **Investitionsvolumen von ca. 37,119 Mio. Euro** gefördert.

aus: Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2012
B Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

Position des VDV zur Richtlinie

Die Förderrichtlinie ist aus Sicht des VDV **Keimzelle und Garant** für die **massive Mengensteigerung** und **positive Entwicklung des Kombinierten Verkehrs** in der Bundesrepublik Deutschland seit ihrem Inkrafttreten im Frühjahr 1998.

Lag das Mengenaufkommen im Kombinierten Verkehr zu Beginn der Förderung bei nur rund 30 Millionen Tonnen, so konnte nunmehr erstmalig die **100-Millionen-Tonnen-Grenze durchbrochen** werden. Ein großer Erfolg, der zwar mit der Förderrichtlinie geplant, aber in dieser Form nicht absehbar war.

Dennoch zeigen die statistischen Daten aus dem ersten Quartal des Jahres 2015, dass es keinen Anlass gibt, in den Anstrengungen nachzulassen, den KV gegenüber dem durchgängigen Straßengüterverkehr weiterhin wettbewerbsfähiger zu gestalten.

aus: Positionspapier der Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen VDV

Infrastruktur- und Projektentwicklungs-gesellschaft mbH

Danke für Ihre Geduld

Miteinander statt Nebeneinander

GVZ Berlin Süd
Großbeeren

Quelle: IPG mbH

Rahmenbedingungen für Terminals – Verkehrliche Entwicklung

Eisenbahnverkehr 2014 bis 2017

- Rückgänge des Transportvolumens, um insgesamt 1,6 % von 365 Mio. t in 2014 auf 359,2 Mio. t im Jahr 2017
- Verhaltene positive Entwicklung der Transportleistung, steigt moderat um insgesamt 1,2 % von 112,8 Mrd. tkm in 2014 auf 114,2 Mrd. tkm im Jahr 2017 an
- Gründe sind
  - die Bahnstreiks in 2014 und 2015,
  - beobachtbarer Güterstruktureffekt
  - der Trend zu kleinteiligen Transportvolumina
  - Zunehmend leichtere und hochwertige Güter in industriellen Stückgutnetzwerken
- Hierfür bietet der Lkw in Konkurrenz zur Bahn sehr gute Transportangebote und -lösungen.

Kombinierter Verkehr

- Beim Eisenbahnverkehr ein Wachstumssegment
- Kann besonders im internationalen Verkehr Transportaufkommen gewinnen
- Zuwachs von insgesamt 8,3 % in der Tonnage (von 90,4 Mio. t in 2014 auf 97,9 Mio. t in 2017)
- Zuwachs in der Transportleistung von insgesamt 8,4 % (von 43,9 Mrd. tkm in 2014 auf 47,6 Mrd. tkm im Jahr 2017)

aus: Gleitende Mittelfristprognose für den Personen- und Güterverkehr - Kurzfristprognose Sommer 2015
TCI Röhling Transport Consulting im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
Transportaufkommen									
Straßenverkehr [2]	3372,7	3507,7	3549,8	3560,0	3559,7	4,0	1,2	0,3	0,0
Eisenbahnverkehr [3]	373,6	365,0	362,2	360,2	359,2	-2,3	-0,8	-0,6	-0,3
- dav.: Kombinierter Verkehr	87,3	90,4	92,5	95,0	97,9	3,6	2,3	2,8	3,0
Binnenschifffahrt	227,0	228,7	230,7	230,4	231,2	0,7	0,9	-0,1	0,4
Rohrleitungen [4]	87,3	87,7	89,0	89,4	89,7	0,5	1,4	0,5	0,4
Luftfracht [5]	4,3	4,4	4,5	4,5	4,6	1,9	1,4	2,0	1,8
Insgesamt	4064,9	4193,5	4236,1	4244,5	4244,5	3,2	1,0	0,2	0,0
Seeverkehr [6]	294,1	300,3	306,8	314,9	322,1	2,1	2,2	2,6	2,3
Transportleistung [1]									
Straßenverkehr [2]	453,6	462,5	469,9	475,5	479,7	2,0	1,6	1,2	0,9
Eisenbahnverkehr [3]	112,6	112,8	112,7	113,3	114,2	0,2	-0,1	0,5	0,9
- dav.: Kombinierter Verkehr	42,4	43,9	44,9	46,2	47,6	3,6	2,3	2,8	3,0
Binnenschifffahrt	60,1	59,5	60,1	60,5	61,1	-1,0	1,1	0,6	1,0
Rohrleitungen [4]	18,2	18,0	18,3	18,3	18,3	-1,1	1,6	0,1	-0,2
Luftfracht [5]	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	2,1	1,5	2,2	2,0
Insgesamt	645,9	654,3	662,6	669,0	674,8	1,3	1,3	1,0	0,9

1) Innerhalb Deutschlands
2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, 2012 bis 2014 einschl. der jeweils neu erfassten Unternehmen
4) Nur Rohölleitungen
5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen
6) Einschl. Seeverkehr zw . Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

aus: Gleitende Mittelfristprognose für den Personen- und Güterverkehr - Kurzfristprognose Sommer 2015
TCI Röhling Transport Consulting im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Tabelle G-2: Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
Transportaufkommen									
B1: Land- und Forstw. Erz.	207,1	225,2	228,2	229,4	230,7	8,7	1,4	0,5	0,5
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	177,6	175,6	177,8	177,8	177,3	-1,1	1,3	0,0	-0,3
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	1054,7	1082,0	1089,8	1083,6	1077,6	2,6	0,7	-0,6	-0,6
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrausgüter	549,3	552,2	556,3	558,8	561,1	0,5	0,7	0,5	0,4
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	183,7	179,9	181,7	182,1	182,1	-2,1	1,0	0,2	0,0
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	613,8	637,8	644,4	642,0	634,8	3,9	1,0	-0,4	-1,1
B7: Metalle u. Metallerzeug.	253,8	257,6	259,8	260,8	260,9	1,5	0,9	0,4	0,0
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	211,4	216,9	220,7	222,0	222,1	2,6	1,7	0,6	0,0
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	290,1	311,1	313,0	314,2	314,8	7,2	0,6	0,4	0,2
B10: Sonstige Produkte	519,1	550,9	559,9	569,2	578,5	6,1	1,6	1,7	1,6
Insgesamt	4060,6	4189,2	4231,6	4240,0	4239,8	3,2	1,0	0,2	0,0
Transportleistung [1)]									
B1: Land- und Forstw. Erz.	41,2	42,7	43,2	43,8	44,4	3,7	1,1	1,4	1,5
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	35,7	34,5	35,0	35,1	35,2	-3,3	1,4	0,4	0,1
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	53,5	54,9	55,2	54,9	54,7	2,6	0,6	-0,6	-0,4
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrausgüter	119,3	119,4	120,7	121,9	123,1	0,1	1,0	1,0	1,0
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	32,4	31,2	31,5	31,5	31,6	-3,6	0,7	0,2	0,1
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	92,8	93,4	94,4	94,7	94,6	0,6	1,1	0,3	-0,1
B7: Metalle u. Metallerzeug.	55,2	56,4	57,0	57,7	58,2	2,1	1,2	1,1	0,9
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	57,9	58,0	59,2	59,9	60,4	0,1	2,1	1,3	0,9
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	26,4	27,7	28,0	28,3	28,6	5,0	1,0	1,0	1,0
B10: Sonstige Produkte	130,1	134,6	137,0	139,7	142,5	3,5	1,7	2,0	2,0
Insgesamt	644,5	652,8	661,1	667,5	673,3	1,3	1,3	1,0	0,9

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

aus: Gleitende Mittelfristprognose für den Personen- und Güterverkehr - Kurzfristprognose Sommer 2015
TCI Röhling Transport Consulting im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Tabelle G-4: Schienengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
Transportaufkommen									
B1: Land- und Forstw. Erz.	3,8	3,8	3,7	3,6	3,6	-0,9	-2,7	-1,7	-0,3
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	43,6	41,3	41,2	40,2	39,0	-5,3	-0,2	-2,3	-2,9
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	51,7	51,5	50,7	50,2	49,7	-0,5	-1,5	-1,0	-0,9
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrausgüter	11,8	11,3	11,1	11,1	11,2	-4,3	-1,6	0,2	0,7
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	46,6	42,5	41,8	41,2	40,9	-8,9	-1,6	-1,4	-0,8
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	41,8	41,3	40,3	39,3	38,4	-1,3	-2,2	-2,7	-2,2
B7: Metalle u. Metallerzeug.	61,0	59,9	58,7	57,8	57,1	-1,8	-2,0	-1,5	-1,3
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	14,1	14,0	13,9	13,8	13,9	-0,7	-1,0	-0,5	0,7
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	15,1	14,6	14,2	13,9	13,8	-3,5	-2,7	-1,8	-1,2
B10: Sonstige Produkte	84,1	85,0	86,7	89,0	91,6	1,1	2,0	2,7	2,9
Insgesamt	373,6	365,0	362,2	360,2	359,2	-2,3	-0,8	-0,6	-0,3
Transportleistung [1]									
B1: Land- und Forstw. Erz.	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	0,0	-2,4	-2,6	-0,4
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	7,5	7,2	7,2	7,1	7,0	-4,0	-0,2	-1,2	-1,5
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	12,6	12,5	12,3	12,2	12,2	-0,8	-1,3	-0,9	-0,5
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrausgüter	6,1	6,2	6,1	6,2	6,2	1,6	-1,2	0,5	1,0
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	10,8	10,4	10,2	10,1	10,1	-3,7	-1,5	-1,2	-0,7
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	12,3	11,9	11,7	11,4	11,2	-3,3	-1,9	-2,2	-1,7
B7: Metalle u. Metallerzeug.	12,4	12,3	12,1	12,1	12,1	-0,8	-1,3	-0,2	0,0
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	5,7	6,1	6,0	6,0	6,1	7,0	-0,9	-0,3	0,8
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	0,0	-2,0	-1,0	-0,2
B10: Sonstige Produkte	41,2	42,2	43,1	44,2	45,6	2,4	2,1	2,7	3,0
Insgesamt	112,6	112,8	112,7	113,3	114,2	0,2	-0,1	0,5	0,9

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Prognosen

aus: Gleitende Mittelfristprognose für den Personen- und Güterverkehr - Kurzfristprognose Sommer 2015
TCI Röhling Transport Consulting im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Transportaufkommen nach Hauptverkehrsbeziehung 2014

Insgesamt	*4194 Mio. t*
Binnenverkehr	3272 Mio. t
Versand	314 Mio. t
Empfang	430 Mio. t
Durchgang	178 Mio. t

Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsbeziehungen

	Mio. t					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
Straßengüterverkehr [1]	3372,7	3507,7	3549,8	3560,0	3559,7	4,0	1,2	0,3	0,0
Binnenverkehr	2844,2	2955,3	2983,6	2976,2	2958,6	3,9	1,0	-0,2	-0,6
Versand	207,6	217,3	222,5	227,1	231,4	4,7	2,4	2,1	1,9
Empfang	186,9	195,8	200,6	208,3	216,5	4,8	2,4	3,9	3,9
Durchgang	134,0	139,4	143,2	148,4	153,2	4,0	2,7	3,7	3,2
Eisenbahnverkehr [2]	373,6	365,0	362,2	360,2	359,2	-2,3	-0,8	-0,6	-0,3
Binnenverkehr	247,3	238,6	234,6	229,7	225,4	-3,5	-1,7	-2,1	-1,9
Versand	45,5	45,9	45,9	46,1	46,6	0,9	0,1	0,3	1,1
Empfang	62,9	61,9	62,6	64,7	66,9	-1,6	1,2	3,2	3,5
Durchgang	17,8	18,6	19,1	19,7	20,3	4,5	2,6	3,5	3,0
Binnenschifffahrt	227,0	228,7	230,7	230,4	231,2	0,7	0,9	-0,1	0,4
Binnenverkehr	55,1	55,3	55,2	53,6	52,3	0,4	-0,1	-2,9	-2,3
Versand	48,3	48,9	49,6	49,6	50,2	1,2	1,4	0,1	1,1
Empfang	103,9	105,0	105,8	106,4	107,4	1,1	0,8	0,5	0,9
Durchgang	19,7	19,5	20,0	20,8	21,3	-1,0	2,8	3,6	2,6
Rohrleitungen [3]	87,3	87,7	89,0	89,4	89,7	0,5	1,4	0,5	0,4
Binnenverkehr	21,2	22,2	22,6	22,4	22,2	4,7	1,7	-0,7	-0,8
Empfang	66,1	65,5	66,4	67,0	67,5	-0,9	1,3	0,9	0,8
Luftfracht [4]	4,3	4,4	4,5	4,5	4,6	1,9	1,4	2,0	1,8
Binnenverkehr	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	2,2	2,2	1,3	1,5
Versand	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4	1,1	2,8	2,3	1,9
Empfang	1,9	2,0	2,0	2,0	2,1	4,2	-0,4	2,5	1,9
Durchgang	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-28,4	10,5	-18,8	-5,7
Insgesamt [5]	4064,8	4193,5	4236,1	4244,5	4244,5	3,2	1,0	0,2	0,0
Binnenverkehr	3167,9	3271,5	3296,0	3282,0	3258,7	3,3	0,7	-0,4	-0,7
Versand	303,6	314,3	320,3	325,2	330,6	3,5	1,9	1,5	1,7
Empfang	421,7	430,2	437,4	448,4	460,3	2,0	1,7	2,5	2,7
Durchgang	171,6	177,5	182,4	189,0	194,9	3,5	2,7	3,6	3,1
Seeverkehr [6]	294,1	300,3	306,8	314,9	322,1	2,1	2,2	2,6	2,3
Binnenverkehr	3,5	3,8	3,9	4,0	4,1	8,5	2,6	2,6	2,3
Versand	119,2	121,5	124,5	127,9	130,9	1,9	2,4	2,7	2,4
Empfang	171,4	175,0	178,4	183,1	187,1	2,1	2,0	2,6	2,2

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, 2012 bis 2014 einschl. der jeweils neu erfassten Unternehmen
3) Nur Rohölleitungen
4) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen
5) Verschiedene Verkehrsträger, Summenbildung durch Addition nicht gerundeter Einzelwerte
6) Einschl. Seeverkehr zw . Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

aus: Gleitende Mittelfristprognose für den Personen- und Güterverkehr - Kurzfristprognose Sommer 2015 TCI Röhling Transport Consulting im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Tabelle G-10: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm [1]					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	2922,1	3035,1	3063,9	3063,8	3054,5	3,9	0,9	0,0	-0,3
- Nahverkehr	1641,2	1705,8	1720,7	1716,8	1707,8	3,9	0,9	-0,2	-0,5
- Regionalverkehr	663,1	689,0	696,0	697,4	696,7	3,9	1,0	0,2	-0,1
- Fernverkehr	617,8	640,2	647,2	649,6	650,1	3,6	1,1	0,4	0,1
Ausländische Fahrzeuge	450,6	472,7	485,9	496,2	505,2	4,9	2,8	2,1	1,8
- Grenzüb. Verkehr	415,6	434,2	444,3	451,7	458,0	4,5	2,3	1,7	1,4
- Kabotage	35,0	38,5	41,6	44,5	47,2	10,0	8,0	7,0	6,0
Insgesamt	3372,7	3507,7	3549,8	3560,0	3559,7	4,0	1,2	0,3	0,0
Transportleistung									
Deutsche Fahrzeuge	280,7	283,1	283,8	283,2	281,4	0,9	0,3	-0,2	-0,6
- Nahverkehr	29,7	30,2	30,3	30,1	29,8	1,8	0,1	-0,6	-1,0
- Regionalverkehr	59,4	60,1	60,3	60,1	59,7	1,2	0,2	-0,3	-0,7
- Fernverkehr	191,6	192,7	193,3	193,0	191,9	0,6	0,3	-0,1	-0,6
Ausländische Fahrzeuge	172,9	179,4	186,1	192,3	198,2	3,8	3,7	3,3	3,1
- Grenzüb. Verkehr	162,9	168,4	174,2	179,6	184,8	3,4	3,4	3,1	2,9
- Kabotage	10,0	11,0	11,9	12,7	13,5	10,0	8,0	7,0	6,0
Insgesamt	453,6	462,5	469,9	475,5	479,7	2,0	1,6	1,2	0,9

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

aus: Gleitende Mittelfristprognose für den Personen- und Güterverkehr - Kurzfristprognose Sommer 2015
TCI Röhling Transport Consulting im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Erfahrungen aus Berlin-Brandenburg mit Chancen auf bundesweite Übertragbarkeit

Ermittlung konkreter Verlagerungspotenziale im Intermodalen Verkehr unter Berücksichtigung der Transeuropäischen Korridore in Berlin-Brandenburg

Es kann festgestellt werden , dass das Land Brandenburg über ausreichend Zugangsstellen und ausreichende Kapazitäten mit guter straßenseitiger Erreichbarkeit verfügt.
Für zukünftige, KV-affine Ansiedlungen bestehen somit territorial keine Engpässe beim KV-Zugang.

Bezüglich Innovationen im Bereich Umschlagtechnologien kann festgehalten werden, dass zahlreiche technische Neuentwicklungen im Umschlag Straße-Schiene vorzufinden sind.
Durchgesetzt in der Praxis auf breiter Basis haben sich noch keine der abgebildeten Systeme.
Der Umschlag von nicht krankbaren Standardsattelanhängern bildet, das größte Verlagerungspotential.

In der Chemie- und Kunststoffindustrie ist gegenwärtig ein Umbruch in den Logistikprozessen zu verzeichnen.
Getrieben durch weltweit neue Märkte und Standorte (z. Bsp. BRIC Staaten), steigende Kundenanforderungen und durch weitere äußere Faktoren müssen neue Lösungsansätze für die Logistikprozesse in der Branche gefunden werden.

aus: Ermittlung konkreter Verlagerungspotenziale im Intermodalen Verkehr unter Berücksichtigung der Transeuropäischen Korridore in Berlin-Brandenburg - Identifizierung, Spezifizierung und vorbereitende Implementierung, ZAB, IPG+DGG 2014

Zu Erfahrungen

Das Outsourcing des Logistikmanagements ist eine Möglichkeit, flexibel auf notwendige Veränderungen im Prozessmanagement zu reagieren und Optimierungen in der Lieferkette vorzunehmen.

Ein Lösungsansatz ist dabei die Installation eines 4 PL Dienstleisters (Fourth-Party-Logistics). Dieser hat keine eigenen Assets, übernimmt aber die Koordination und Zusammenfassung von Dienstleistungsangeboten verschiedener Logistikdienstleister.

Transportbedarfe werden gebündelt und damit das Transport Equipment besser ausgelastet.

Im Bereich der Werkslogistik sind sogenannte Sharing-Modelle für die Transportgefäße zukünftig denkbar.

aus: Ermittlung konkreter Verlagerungspotenziale im Intermodalen Verkehr unter Berücksichtigung der Transeuropäischen Korridore in Berlin-Brandenburg - Identifizierung, Spezifizierung und vorbereitende Implementierung, ZAB, IPG+DGG 2014

Hauptgründe / bestehende Hindernisse die Bahn oder das Binnenschiff zu benutzen

- in erster Linie der hohe Preis und
- die mangelnde Flexibilität dieser Verkehrsträger. Bei dem Thema Flexibilität hat insbesondere die verladende Wirtschaft einen uneingeschränkten Zugang (24 Stunden) zu den Umschlagsanlagen und passende Bereitstellungs- und Abholzeiten angegeben.
- Qualität,
- Marktkenntnisse,
- Vertragsgestaltung haben nur eine untergeordnete Rolle gespielt.

Gründe für die Nutzung von Bahn und Binnenschiff

- Imagegründe
- Aspekte der Green Logistics

aus: Ermittlung konkreter Verlagerungspotenziale im Intermodalen Verkehr unter Berücksichtigung der Transeuropäischen Korridore in Berlin-Brandenburg - Identifizierung, Spezifizierung und vorbereitende Implementierung, ZAB, IPG+DGG 2014

Empfehlungen:

- Die in den Befragungen identifizierten Verlagerungspotentiale bei den Verladern sollten weiter verfolgt werden. Zu den aufgeführten Verladern sollten seitens der Akteure des Clusters Verkehr, Mobilität und Logistik enger Kontakt gehalten und ggf. 2015 die Gespräche vertieft und fortgesetzt werden.

- Die vor der Umsetzung stehenden Zugrelation sollten begleitet und marketingseitig vom Cluster unterstützt werden.

- Dichte- und Abdeckungsgrad der Terminals sind ausreichend. Neuanlagen sollten nur im Ausnahmefall, z. B. bei Implementierung alternativer Umschlagstechnologien, unterstützt werden. Deshalb wird vorgeschlagen diesbezüglich ein Pilotprojekt für Berlin-Brandenburg zu starten. Die Implementierung sollte dabei nicht nur dem „Markt“ überlassen werden, sondern als technologische Innovation begleitet werden.

- Obwohl das übergeordnete Schienennetz in absehbarer Zeit eine gute Basis für den Schienengüterverkehr in Berlin-Brandenburg darstellt, wird es immer standortbedingt (Fläche, Anbindung) Infrastrukturdefizite geben. Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des Kombinierten Verkehrs- und der Binnenschifffahrt wird empfohlen, entsprechende kleinteilige Maßnahmen durch Förderprogramme abzusichern.

aus: Ermittlung konkreter Verlagerungspotenziale im Intermodalen Verkehr unter Berücksichtigung der Transeuropäischen Korridore in Berlin-Brandenburg - Identifizierung, Spezifizierung und vorbereitende Implementierung, ZAB, IPG+DGG 2014

Zu Empfehlungen

- Die Abbildung der bestehenden KV-Relationen zeigt ein deutliches Defizit in der Nord-Süd Ausrichtung. Hier ist die Einführung neuer konkreter Relationen mit entsprechenden Markteintrittskonzepten zu unterstützen.

- Der Ausbau der Schleusen Kleinmachnow und Fürstenwalde ist für die Weiterentwicklung und Attraktivitätssteigerung der Binnenschifffahrt alternativlos. Die Maßnahmen sollten deswegen durch die Länder Berlin und Brandenburg verkehrspolitisch unterstützt und beim Bund eine zeitnahe Realisierung gefordert werden.

- Empfohlen wird auch eine noch stärkere länderübergreifende Clusterarbeit (Kunststoffe und Chemie). Insbesondere sollte bei länderübergreifenden Logistikprojekten stärker kooperiert werden.

aus: Ermittlung konkreter Verlagerungspotenziale im Intermodalen Verkehr unter Berücksichtigung der Transeuropäischen Korridore in Berlin-Brandenburg - Identifizierung, Spezifizierung und vorbereitende Implementierung, ZAB, IPG+DGG 2014

Darstellung des Ist-Zustandes Terminals

Aktuelle Grafik des Eisenbahn-Bundesamtes zu

Umschlagsbahnhöfe der DB AG (nachrichtlich KV-Terminals Dritter)

Stand 31.12.2012

Transeuropäisches Verkehrsnetz TEN-V
Relevanz für Terminals

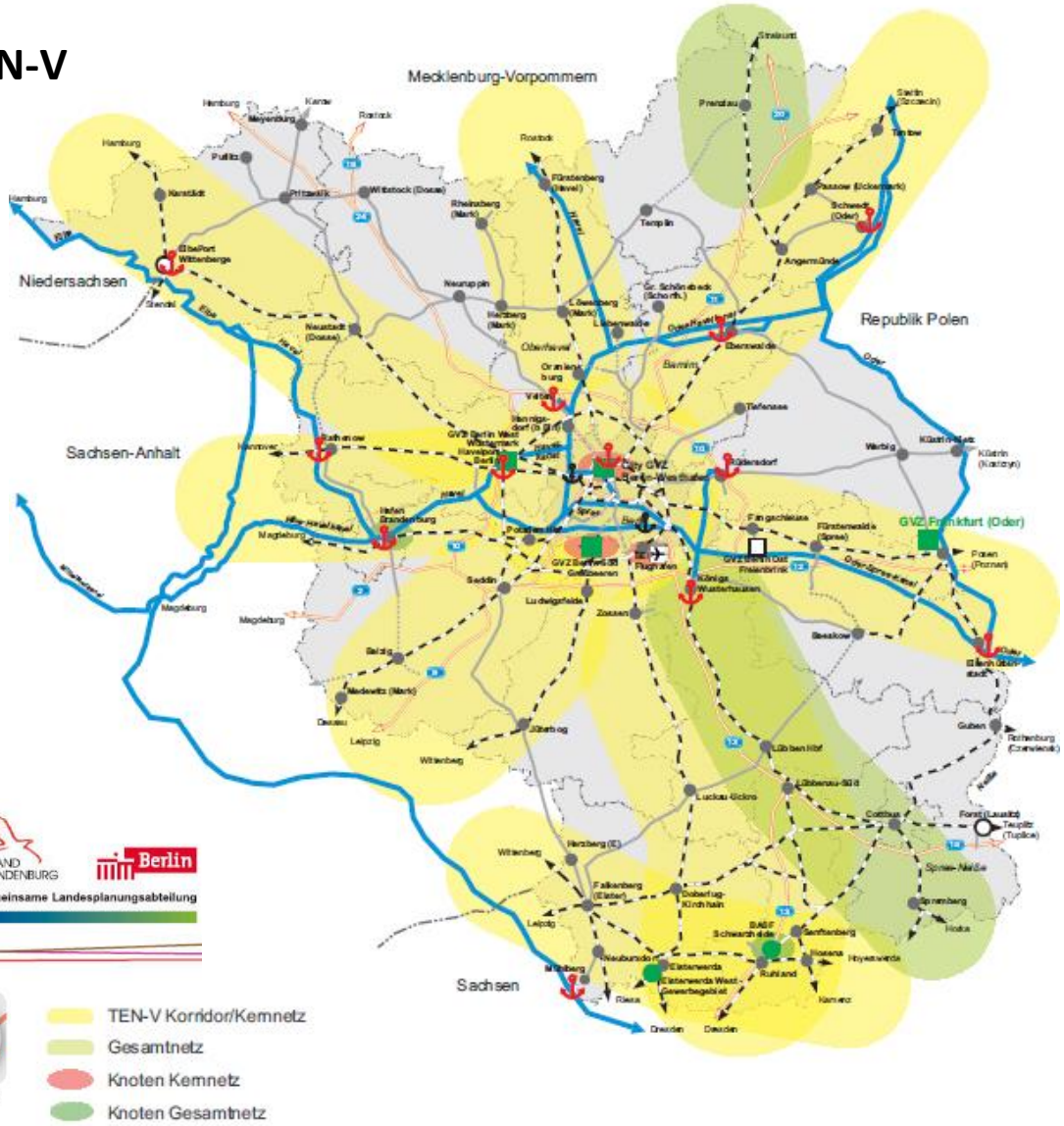
am Beispiel des
Urban-Nodes Berlin-Brandenburg

URBAN NODE BERLIN-BRANDENBURG
TEN-T Regionalkonferenz
21./22. September 2015

LAND BRANDENBURG
Berlin
Gemeinsame Landesplanungsabteilung

21./22. September 2015
Ludwig Erhard Haus (IHK Berlin)
Fasanenstr. 85 | 10623 Berlin

URBAN NODE BERLIN-BRANDENBURG
TENT-T Regionalkonferenz
VERBINDET MENSCHEN, IDEEN UND REGIONEN



Anforderung der EU an transeuropäische Verkehrsnetze Entwicklungsstandards bis 2030 - Fördergrundlage

Straße:
- Schnellstraßen oder Autobahnen
- Parkplätze
- Alternative saubere Kraftstoffe

Beispiel Straße - Alternative saubere Kraftstoffe:
Autogas (LPG, Liquefied Petroleum Gas) = 6.500 öffentlich und 1.200 gewerblich
Flüssigerdgas (LNG, Liquefied Natural Gas) = 920 Tankstellen
Stromladestationen = 1.320

Bahn:
- Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS/ETCS
- Elektrifizierung
- Europäische Spurweite 1435 mm

Strecken des Schienengüterverkehrs:
- 22,5 t Achslast
- 740 m Zuglänge
- 100 km/h Streckengeschwindigkeit

Alternative saubere Kraftstoffe für
- Häfen
- Binnenhäfen
- Flughäfen

Möglichkeiten für Ausnahmen, durch die Kommission unter bestimmten Voraussetzungen.

Projektscouting CEF (beispielhafte Vorgehensweise)

Inhaltliche Aufarbeitung/Vorbereitung des Scoutings
Aufbereitung Projektliste im Entwurf
(vorhandene Datenbasis, Planungen, weitere statistische Erhebungen, Bestandsaufnahmen/-analysen, Analyse des ersten Calls/CEF-Analyse der Fördermöglichkeiten/Kombination von Subventionen)

Erarbeitung der Broschüre, eines Anschreibens sowie eines offenen/geschlossenen Fragebogens

Kontakt mit potentiellen Maßnahmenträgern
(Grundlagenmaterial Broschüre)
Befragung
Anschreiben/Fragebogen
- Probanden erhalten die Unterlagen per Post, Fax oder Mail, evtl. Internetbefragung
- bei Bedarf auch persönlich/Bearbeitung in persönlichen oder Gruppengesprächen

Informationsstreuung/Nutzung von
- URBAN NODE BERLIN-BRANDENBURG TEN-T Regionalkonferenz am 21./22.09.
- Korridor-Arbeitsgruppen bei den auch Stakeholder und regionale Vertreter teilnehmen können, sollten als Instrument zusätzlich genutzt werden

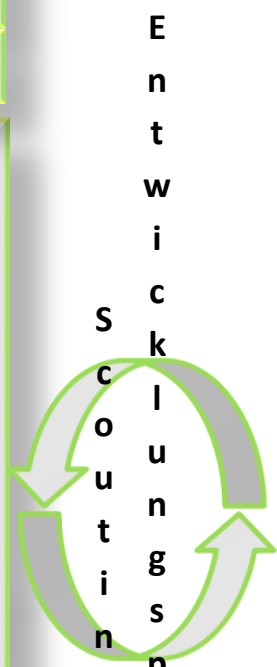
Weitere persönliche Gespräche, Vor-Ort Termine

Zielgruppe: kommunale Aufgabenträger des ÖPNV und deren Verkehrsunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Personen- und Güterverkehr (EVU und EIU), Logistiker, Spediteure und Frachtführer, Straßenbaulastträger bei Land, Kreis und Kommunen, Betreiber der brandenburgischen Binnenhäfen und der Bundeswasserstraßenverwaltung, Verbände (bspw. ADFC, VCD, Fuß eV., ADAC, ProBahn, Deutscher Bahnkundenverband)

Weiterentwicklung Projektliste/Erarbeitung Projektblätter
Aktualisierung/Ergänzung vorhandener Informationen Problemerkennung und Lösungsansatzerarbeitung

Weitere Motivation und Beratung von potentiellen Antragsstellern, wenn Projekte als förderfähig für die Bewerbung um CEF-Fördergelder eingestuft werden

Optionale Verlängerung bis 03/2016 zur Beratung von Maßnahmenträgern der möglichen CEF-Projekten



Fazit?

Welche aktuellen Rahmenbedingungen fördern die Attraktivität des KV?

- LKW-Maut,
- Treibstoffkosten,
- Ruhezeiten

Welche Rahmenbedingungen wirken dem entgegen?

- Planungs- und Steuerungsaufwand für Transportleistung
- Fehlende Informationen über KV-Anbieter
- Genehmigungsrecht für Bau- und Betrieb von KV-Anlagen
- Hohe Anlageninvestitionen
- Schwer kalkulierbare Nachfrage
- Bearbeitungszeiten für EVU-Angebote
- Fehlendes Bewusstsein für Binnenwasserstraßen, wie dem europäischen Verkehrsweg Elbe

Wie sollte die Förderung des KV künftig ausgestaltet werden?

- Keine Beschränkung auf KV
- Offen für alle Verkehrsträger
- Keine zwingende Pflicht zur Rückzahlung
- Berücksichtigung regionaler Faktoren
- Nähe zu Produktionsbetrieben als zusätzliche Nachfrager

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Infrastruktur- und Projektentwicklungs-gesellschaft mbH

Ansprechpartner bei der IPG mbH:
Prokurist und Bereichsleiter VI
Martin Heiland

+49 331 20084-30
heiland@ipg-potsdam.de

Burgstraße 30
14467 Potsdam
http://www.ipg-potsdam.de