

# Streit über Wasserschutz an KV-Terminals ungelöst

Verkehrs- und Umweltministerium weiter im Clinch



Kombi-Kennern ist nicht bekannt, dass jemals durch einen Unfall beim Umschlag das Grundwasser beeinträchtigt wurde. FOTO: DPA

Über den Kombiterminals hängt weiter das Damoklesschwert extrem verschärfter Gewässerschutzauflagen - und damit einer massiven Verteuerung des Kombinierten Verkehrs. Das wurde bei der 3. Netzwerkkonferenz des Verkehrsministeriums in Berlin deutlich.

von Matthias Roeser

Im Streit zwischen Verkehrs- und Umweltministerium über die geplante Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV/früher VAUwS) ist keine Einigung in Sicht. Verkehrsstaatssekretär Andreas Scheuer sagte am Donnerstag vor Journalisten am Rande der 3. Netzwerkkonferenz zum Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, er erwarte, dass das Thema erst auf Staatssekretärebene entschieden werde. Der Entwurf des Umweltressorts sieht namentlich vor, die Umschlagflächen auch bestehen-

„Es wäre fatal für das zarte Pflänzchen Kombiniertes Verkehr, wenn man jetzt die Blätter abschneidet.“

Andreas Scheuer, BMVBS

der Kombiterminals und Häfen zum Grundwasser hin abzudichten. Das hätte hohe Mehrkosten für den Kombinierten Verkehr zur Folge. „Es wäre fatal für dieses zarte Pflänzchen, wenn man jetzt die Blätter abschneidet“, sagte Scheuer. Die Umweltpolitik fordere auf der einen Seite eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung, konterkariere sie aber auf der anderen Seite mit teuren Auflagen für Kombinierten Verkehr (KV).

## Studie zu Kapazitäten bis 2025

Auf der Konferenz stellten Rainer Mertel von Kombiconsult und Marian Gaidzik von Hacon ein Entwick-

lungskonzept für den KV 2025 vor. Ziel der Studie ist unter anderem, perspektivische Kapazitätsdefizite in sogenannten Standorträumen aufzudecken und so die Förderung von KV-Terminals zielgenauer ausrichten zu können.

Für den Umschlag Straße-Schiene gibt es heute deutschlandweit 122 Terminals in 53 Standorträumen. Den größten Ausbaubedarf für diesen Bereich sehen sie in Hamburg, gefolgt in einigem Abstand von Duisburg und Bremerhaven. Bei einer heutigen Umschlagkapazität von rund 9,3 Mio. Ladeeinheiten (LE) pro Jahr beläuft sich der kumulierte Ausbaubedarf bis 2025 für ganz Deutschland auf 6,8 Mio. LE. Hinzu komme ein Bedarf an Umschlagkapazität für Gateway- und Hubverkehre von 750 000 LE.

Für den Umschlag Binnenschiff-Straße gibt es derzeit in 27 Standorträumen 62 Terminals. Den größten Ausbaubedarf sehen die Gutachter im Raum Frankfurt am Main, gefolgt von Duisburg und Karlsruhe. Zur jetzigen kumulierten Umschlagkapazität von 2,2 Mio. LE müssen 1,4 Mio. LE Kapazität hinzukommen.

Für den Kapazitätsausbau in beiden Bereichen sind zusammen rund 1,75 Mrd. EUR (in heutigen Preisen) notwendig. Bei einer von heute durchschnittlich 64 auf 60 Prozent abgesenkten Förderquote beläuft sich damit der Fördermittelbedarf des Bundes auf 1,05 Mrd. EUR. Im Bundeshaushalt 2013 sind für die KV-Förderung 92,7 Mio. EUR eingestellt; diese Linie ist auch für die kommenden Jahre geplant.

## Telematik-Projekte im Probelauf

Guido Zielke aus der Straßenbauabteilung stellte zwei Ansätze zum Kompaktparken auf LKW-Stellplätzen an Autobahnen vor. Ein Versuch mit einem Ticketsystem hat sich für die Nutzer bisher als zu komplex erwiesen. Jetzt läuft an der A3 ein Versuch, bei dem Displays über den Parkspuren die jeweilige Abfahrtszeit anzeigen. Die LKW-Fahrer können sich dann eine Spur nach ihren Bedürfnissen aussuchen.

FFERENT



st and Far East

Company S.A., Geneva, is kindly reminding the trade that, with effect from

000,00 / 20' and USD 1500,00 / 40'

container from any European origin (North/South/East/West) to any destination

al for further information.

Shipping Company S.A. · Geneva