

[REDACTED]
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10117 Berlin

Per Mail an [REDACTED]

Ausführungsbestimmungen zur Einzelwagenverkehrsförderung

27. August 2024

[REDACTED]
bereits in sieben Wochen, am 15. Oktober, endet die Antragsfrist für Eisenbahnverkehrsunternehmen für die zweite Förderperiode der neu gestarteten Einzelwagenverkehrsförderung.

Auf Grundlage des Austauschs zwischen Branche und EBA/BMDV und den Erfahrungen der über 50 antragstellenden Unternehmen haben unsere beiden Verbände eine Reihe von Vorschlägen erarbeitet, die im Sinne eines stärkeren Verkehrszuwachses, der Wettbewerbseignung, der Minimierung des Bürokratiezuwachses und des möglichst vollständigen Abflusses der bereitgestellten Fördermittel sehr kurzfristig geprüft und nach unseren Vorstellungen in eine Änderung der Ausführungsbestimmungen eingehen sollten.

Vor allem bei den bisherigen Vorgaben für Mittelabruf und Verwendungsnachweis müssen wir wie bereits zuvor in aller Deutlichkeit auf eine überbordende und unverhältnismäßige Bürokratie hinweisen. Erst durch die Ausführungsbestimmungen wurde aus der beabsichtigten Betriebskostenhilfe faktisch eine Förderung von Millionen einzelner „Sendungen“ im Schienengüterverkehr, die anhand einer **Sendungs-Identifikations-Nummer** nachvollziehbar und einzeln für jeden Transportabschnitt in der vorgegebenen Excel-Tabelle (der sog. „Anlage 1“) dokumentiert werden sollen. Nach unserer Schätzung sprechen wir von 10 Millionen Transportabschnitten je Netzfahrplanperiode. Es drohen in der Folge dieser detailgenauen Erfassungsnotwendigkeit zugleich umfassende Rückzahlungsforderungen über die jeweilige Sendung hinaus selbst bei alltäglichen Schwächen wie Fehlern beim Datenaustausch zwischen kooperierenden EVU, beim manuellen Befüllen der Anlage 1 oder beim Datentransfer aus IT-Systemen in die Excel-basierte Anlage 1, aber auch dem nicht ganz einfach zu lösenden Problem des unkooperativen Verhalten eines Frachtführers, das kooperative und somit zukunftsfähige Produktionsformen benachteiligt.

Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen e.V.

[REDACTED]
Lobbyregister-Nr. R001242

DIE GÜTERBAHNEN
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

[REDACTED]
Lobbyregister-Nr. R000422

Die in der Förderrichtlinie spät eingefügten und mit der Branche nicht diskutierten Förderausschlüsse für Direktverkehre sind unseres Erachtens verantwortlich dafür, dass ein äußerst aufwändiges Dokumentationssystem in den Ausführungsbestimmungen geschaffen wurde, das **Bündelungs- und Direktverkehre sicher unterscheidbar machen** soll, obwohl es dafür eigentlich keinen guten oder in der Förderrichtlinie angelegten Grund gibt.

Direktverkehre sollten nicht schlechter behandelt werden als Bündelungsverkehre, denn sie sind eine wichtige Basis bzw. Türöffner für den Aufbau neuer Relationen im EWW. Viele Verkehre starten zunächst mit einem einzigen Kunden und können bei erfolgreicher Realisierung weitere Kunden für die neue Relation gewinnen. In vielen Praxisbeispielen ist ein Verkehr tageweise ein Direktverkehr und tageweise ein Bündelungsverkehr, z.B. wenn ein zweiter Kunde nicht jede Anschlussfahrt nutzt. Ohne den Dauerkunden einer Zugverbindung können aber keine Mitnahmeeffekte für weitere Kunden gelingen.

Im Ergebnis empfehlen wir, das Prüf- und Kontrollsystem des EBA auf Nachweise zu erbrachten Betriebsleistungen, die förderfähig und in der Systembeschreibung als Relation enthalten sind, zu konzentrieren. In den Anlagen 1 und 2 zur Stellungnahme finden Sie unsere konkreten Vorschläge zur Ausgestaltung von passenden Ausführungsbestimmungen für zwei aus unserer Sicht passende und aufwandsärmere Szenarien, wobei wir Szenario 1 präferieren.

Darüber hinaus regen wir vier weitere Anpassungen an, die hier nur kurz angerissen werden sollen:

- Unabhängigkeit der EVU sicherstellen:
Die Förderung wird von leistenden EVU beantragt und abgerufen. Wir halten es für zwingend erforderlich, Auftraggebern von Betriebsleitungen keine Möglichkeiten zur Einflussnahme auf Antragstellung, Mittelabruf und Verwendungsnachweis einzuräumen.
- Nur beladene Wagen berücksichtigen oder ersatzweise alle Leerwagen gleichstellen:
Wir empfehlen, nur beladene Wagen zu berücksichtigen oder ersatzweise die Unterscheidung Leerwagen mit und ohne Frachtvertrag / -auftrag zu streichen, denn sie ist irreführend, fehleranfällig und nicht wettbewerbsneutral.
- Gelegenheits- und Neuverkehre stärker anreizen:
Betriebsleistungen auf Relationen, die nicht in der Systembeschreibung enthalten sind, werden nicht gefördert. Wir empfehlen, dass im Rahmen des „pauschalen prozentualen Fördersatzes für Gelegenheits- und Neuverkehre“ auch unterjährige Nachmeldungen von Relationen ermöglicht werden.
- Antragskorrekturen zulassen:
Wegen der Komplexität der Ausführungsbestimmungen sollten Fehler bei der Antragstellung im Zeitraum zwischen Antragstellung und Erlass des Förderbescheides, mindestens bis zur Bestimmung des Fördersatzes für die Förderlinie 2, korrigiert werden können.

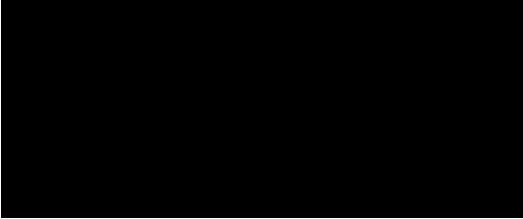
Wir hoffen, dass unsere Vorschläge Ihr Interesse finden werden. Wir bitten Sie, eine fachliche Prüfung durch Ihr Haus und das Eisenbahn-Bundesamt zeitnah auf den Weg zu bringen, um die Ausführungsbestimmungen so früh wie möglich für die EVU für die bevorstehende Antragstellung in verbesserter Form vorstellen zu können.

Darüber hinaus regen wir an, dass EBA und BMDV rechtzeitig vor Ablauf der Antragsfrist für die kommende Förderperiode eine weitere Informations-

veranstaltung für die Branche durchführen, um auf der Basis der bisherigen Erfahrungen die Antragstellung zu qualifizieren und Fragen zu beantworten.

Für Rückfragen sowie Gespräche über grundsätzliche und operative Themen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,



Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen e.V. (VDV)



DIE GÜTERBAHNEN/Netzwerk
Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)