
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
[REDACTED]

Invalidenstraße 44
10115 Berlin
[REDACTED]

Eisenbahn-Bundesamt
[REDACTED]
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
[REDACTED]

Gemeinsame Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen der EWV-Betriebskostenförderung

27. August 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemeinsam ist es dem BMDV, dem EBA und unseren Verbänden gelungen, dass viele EVU einen Antrag auf Betriebskostenförderung im Einzelwagenverkehr gestellt haben. Uns gegenüber haben mehr als 50 Unternehmen eine Antragstellung bestätigt. Alle drei Förderbereiche Bedienungen, Bündelungsverkehre und Direktverkehre erfreuen sich zahlreicher Anträge. Ihnen liegen über das EBA sicher genauere Zahlen dazu vor.

Nun befinden wir uns in der Phase der Antragsprüfung und Erstellung von Förderbescheiden. Die Antragsteller wünschen sich, dass schon bald mit ersten Förderbescheiden gerechnet werden darf. Bekanntlich sind die Anträge für die Netzfahrplanperiode 2025 bereits bis zum 15.10.2024 zu stellen.

Beschreibung des erheblichen administrativen Aufwandes

Unser Blick geht nun in Richtung Mittelabruf und Verwendungsnachweis. Hier müssen wir, wie auch schon in früheren Stellungnahmen angesprochen, in aller Deutlichkeit auf eine überbordende und unverhältnismäßige Bürokratie hinweisen. Alle Gelder, die für administrativen Aufwand, notwendige IT-Anpassungen und Bankbürgschaften eingesetzt werden müssen, gehen dem eigentlichen Einzelwagenverkehr verloren. Es sollte daher unser gemeinsames Ziel sein, den administrativen Aufwand so gering wie möglich zu halten und die Kontrollinstrumente des EBA möglichst zielgenau zu gestalten. Vor allem KMU-EVU haben uns als Grund für eine Nichtantragstellung den bürokratischen Aufwand aus den Ausführungsbestimmungen genannt.

Wir lesen die in Kapitel G.4. ausgesprochene EBA-Empfehlung bezüglich der Anlage 1 so, dass ein Fördernehmer diese Anlage für die gesamte Förderperiode befüllen sollte. Anlage 1 sieht neben Angaben zu den erbrachten Betriebsleistungen auch die Auflistung von Sendungsidentifikationen vor. Da Bedienungen und Anschlussfahrten

Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen e.V.
[REDACTED]

Lobbyregister-Nr. R001242

DIE GÜTERBAHNEN
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.
[REDACTED]

Lobbyregister-Nr. R000422

meist mehrere Sendungen befördern, müssten folgerichtig mehrere Zeilen für eine einzige Betriebsleistung ausgefüllt werden. In einer E-Mail vom 7.6.24 erläuterte das BMDV, dass es laut EBA nicht erforderlich ist, jede Sendung nachzuweisen. Für jeden Transportabschnitt muss nur eine Sendung benannt werden. Das hilft einem EVU aber nicht weiter, denn das Herauspicken einer einzigen Sendung bedarf einer genauen sachlichen Prüfung und birgt das Risiko, dass gerade bei dieser Sendung die geforderte Nachweisführung nicht gelingt.

Sollte sich laut Ausführungsbestimmungen nämlich herausstellen, dass bei einer „repräsentativen“ Sendung auch ohne Verschulden des leistenden EVU keine Veränderung der Wagenzusammensetzung nachgewiesen werden kann, wird die Fördersumme für die gesamte Betriebsleistung zurückgefördert. Dabei ist es unerheblich, ob es eine andere Sendung gegeben hätte, mittels derer die Förderfähigkeit ebenfalls hätte nachgewiesen werden können. Auch behält sich das EBA vor, weitere Dokumente zum Nachweis der geförderten Bedienungen /Anschlussfahrten anzufordern. Allein schon aufgrund dieses Szenarios müssen wir unseren Mitgliedern empfehlen, alle Sendungen in allen Bedienungen und allen Anschlussfahrten in der Anlage 1 aufzulisten.

Die in Kapitel H beschriebenen Anforderungen können unserer Einschätzung nach zu erheblichen Rückzahlungen von Fördergeldern führen und sorgen für unverhältnismäßig hohe administrative Kosten. Risikofaktoren für Rückzahlungen können z.B. sein unkooperatives Verhalten eines Frachtführers, Fehler beim Datenaustausch zwischen EVU, Fehler beim manuellen Befüllen der Anlage 1 oder Fehler beim Datentransfer aus IT-Systemen in die Excel-basierte Anlage 1.

Auch kann nicht ausgeschlossen werden, dass die beteiligten EVU unterschiedliche Einzelsendungen je Betriebsleistung auswählen und deshalb die von einem EVU ausgewählte Sendungs-ID nicht über alle Transportabschnitte hinweg nachvollziehbar ist. Auch gehen wir davon aus, dass die Stichprobenzeiträume der kooperierenden EVU unterschiedlich sein werden.

Wir befürchten, dass die EVU in ihrem Verwendungsnachweis zwar Sendungs-ID melden, diese einzelne ID aber nicht im Verwendungsnachweis eines kooperierenden EVU auftauchen. Kommt es dann automatisch zur Rückforderung bereits ausgezahlter Mittel? Wenn ja, müssten diese strengen und aus unserer Sicht unverhältnismäßigen Regeln für alle EVU gelten, also für Frachtführer und ausführenden Frachtführer gleichermaßen.

Alle diese Indizien sprechen dafür, dass ein EVU die Anlage 1 über die gesamte Förderperiode ausfüllt, und zwar mit allen Sendungs-ID, die zu einer geförderten Betriebsleistung gehören.

Unabhängig davon, ob eine oder mehrere Sendungen je Betriebsleistung anzugeben ist, bedarf das Befüllen aller einzelnen Anlagen 1 der vielen EVU unserer Einschätzung nach in der Summe millionenfacher Dateneinträge. Viele EVU müssen die Anlage 1 manuell befüllen oder es bedarf dafür enormer IT-Anpassungen.

Zusätzliche Bürokratie wird geschaffen, weil Nachweise über alle Transportabschnitte einer Einzelsendung verlangt werden. Bei Einzelwagen und Wagengruppen müssen wir von mind. drei Transportabschnitten ausgehen und von millionenfachen EVU-EVU-Sendungsübergaben. Grob geschätzt gehen wir je Einzelsendung von 5-7 Transportabschnitten und zwei beteiligten EVU aus.

Ein Zahlenbeispiel verdeutlicht, welchen Datenmengen beim ganzjährigen Befüllen der Anlage 1 auf die EVU zukommen wird. GÜTERBAHNEN und VDV gehen von ca. zwei Millionen Einzelsendungen pro Jahr aus. Bei fünf Transportabschnitten sprechen wir also von 10 Millionen Transportabschnitten je Netzfahrplanperiode. Unterstellen wir, dass im Schnitt zwei EVU beteiligt sind, gehen wir von zwei Millionen Datentransfers z.B. von Sendungs-ID zwischen den beteiligten EVU aus.

In diesem Zahlenbeispiel bleiben die in Kapitel H aufgelisteten Belege für die Nachweisführung sowie die Anlagen 2-4 des Verwendungsnachweises unberücksichtigt. Teilweise werden sogar Papierformate verlangt, die von den EVU erstellt und von Auftraggebern sendungsscharf zu bestätigen sind.

Belastbare Zahlen über den administrativen Gesamtaufwand könnten auch ermittelt werden, wenn man unsere Gesamtschätzungen über Sendungen, Transportabschnitte und beteiligte EVU mit den vorliegenden Antragsdaten über die Gesamtzahl aller geplanten Bedienungen und Anschlussfahrten in Verbindung bringt.

Um einen Bündelungsverkehr nachweisen zu können, reicht unserer Meinung nach eine einzelne Sendung im Verwendungsnachweis nicht aus. Vielmehr muss eine Verknüpfung zu mindestens einer anderen Sendung erfolgen. Und genau hier zeigt das vom EBA vorgegebene System deutliche Schwächen und überbordende Bürokratie (z.B. Vergabe und Bereitstellung einer nachprüfbarer und EVU-übergreifenden Sendungs-ID sowie umfangreiche Nachweise/ Belege).

Häufig werden die Transportabschnitte von unterschiedlichen EVU in Kooperation erbracht. Es müssen dementsprechend die Schnittstellen zwischen beteiligten EVU vorgehalten werden, um einen Nachweis über den Gesamttransport führen zu können. Erste Reaktionen aus dem Markt zeigen, dass in der Realität sogar bei den großen EVU die Voraussetzungen dafür nicht erfüllt sind, sondern aufwändige Schnittstellenanpassungen zwischen EVU vorzunehmen sind.

Auch ist zu berücksichtigen, dass zahlreiche Transporte nur von einem EVU durchgeführt werden. Eine Schlechterstellung von Einzelwagenbeförderungen in Kooperation zu Lasten eines ausführenden Frachtführers (z.B. durch Nichtbereitstellung von Sendung-ID oder anderen Nachweisen/Belegen) gegenüber Einzelwagenbeförderungen ohne Kooperation (alle Transportabschnitte durch den Frachtführer) muss ausgeschlossen werden. Administrative Regelungen dürfen unserer Meinung nach keine negativen Einflüsse auf kooperative Produktionsformen haben.

An dieser Stelle möchten wir empfehlen, dass sich das EBA bei der Verwendungsprüfung bei ausführenden Frachtführern nicht auf Bestätigungen eines Frachtführers stützt. Auch Frachtführer sind im hohen Maße Förderempfänger und stehen mit ausführenden Frachtführern im Wettbewerb um die Fördergelder aus der EWV-Betriebskostenförderung.

Ansätze zur Senkung des administrativen Aufwandes

Wir haben uns intensiv mit der Frage beschäftigt, warum der Verwendungsnachweis auf einzelne Sendungen und sämtliche Transportabschnitte ausgerichtet ist. Für ein solch engmaschiges Kontrollnetz hätten wir grundsätzlich Verständnis, wenn einzelne Sendungen gefördert würden. Dies ist aber nicht der Fall, denn es werden Betriebsleitungen in den einzelnen Transportabschnitten und mit mehreren Sendungen gefördert. Folgerichtig sollte der Verwendungsnachweis inkl. Anlage 1

allein auf die geförderte Betriebsleistung ausgerichtet werden. Das würde zu einer erheblichen Reduzierung des administrativen Aufwandes und zu einer dem Einzelwagenverkehr dienenden Handhabbarkeit der Förderrichtlinie führen.

Bevor wir konkrete Vorschläge zum Bürokratieabbau unterbreiten, möchten wir der Frage nachgehen, warum überhaupt ein Prüf- und Kontrollsysteum auf Basis von Einzelsendungen und deren Gesamttransport entstanden ist. Den Grund dafür sehen wir darin, dass die EVU für die Förderlinie 1 (Bedienungen) und Förderlinie 2 (Bündelungsverkehre) einen Nachweis über die „Veränderung der Wagenzusammensetzung“ zu erbringen haben. Dieser wird benötigt, damit Direktverkehre keine der ihnen nicht zugestandenen Förderungen erhalten. Förderausschlüsse für Direktverkehr sind:

- die Bedienung nach Förderlinie 1,
- 301 Trassenkilometer und mehr,
- eine GLG-Anlage im Ausland,
- Start bzw. Endpunkt in einer Betriebsstelle und
- ein weiteres beteiligtes EVU.

GÜTERBAHNEN und VDV sind davon überzeugt, dass eine Gleichbehandlung von Direkt- und Bündelungsverkehren

- im Einklang mit der durch die EU-Kommission genehmigten Förderrichtlinie steht,
- den Wettbewerb im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr unterstützt (durch Ausbau des Angebotes),
- den administrativen Aufwand bei Beantragung, Erlassen von Förderbescheiden, Mittelabruf und Verwendungsnachweis erheblich senken würde,
- die Zielgenauigkeit der EBA-Kontrollen zur Vermeidung missbräuchlicher Inanspruchnahme von Fördergeldern erhöhen würde.

Wir empfehlen deshalb, Direkt- und Bündelungsverkehre - sinnvollerweise schon ab der nächsten Förderperiode - gleichzustellen.

Argumentation pro Direktverkehr

Positiv überrascht sind wir von den zahlreichen Antragstellungen für die Förderung von Direktverkehren. Dies zeigt uns, dass Direktverkehre bis 15 Wagen heute schon eine große Rolle spielen und sehr großes Potenzial für die Mitnahme weiterer Einzelwagen und Wagengruppen bieten. Wir wissen auch von Direktverkehren über 300 Trassenkilometer hinaus oder im internationalen Verkehr, die ebenfalls ein großes Potenzial zur Erhöhung der Auslastung durch zusätzliche Leistungen haben.

Wir wiederholen unser Argument aus früheren Stellungnahmen, dass Direktverkehre eine Basis für den Aufbau neuer Relationen für Bündelungsverkehre im EWV sein können. Viele Wettbewerbslösungen starten zunächst mit einem einzigen Kunden und können bei erfolgreicher Realisierung weitere Kunden für eine 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. Wir empfehlen daher, Direktverkehre nicht als Sonderlösung für einen einzelnen Kunden anzusehen, sondern als Türöffner für Mitnahmeverkehre und damit für zusätzliche Verkehre für die Schiene.

Über die kommenden Förderjahre kann man anhand der beantragten Relationen nachvollziehen, ob Direktverkehre auf Dauer Direktverkehre bleiben oder sich zu Bündelungsverkehren entwickeln. Aus diesem Grund empfehlen wir weiterhin eine getrennte Beantragung von Direkt- und Bündelungsverkehren in der Förderlinie 2.

Auch möchten wir Argumenten entgegentreten, Direktverkehre würden mehr Kapazitäten verbrauchen als Bündelungsverkehre. Ein Gesamttransport im Direktverkehr benötigt meist deutlich weniger Betriebskilometer, Zugbildungsgleise und Güterwagen. Ohne einen wissenschaftlichen Nachweis über die Kapazitätsbindungen der beiden Verkehrsarten sollten gegenteilige Aussagen nicht berücksichtigt werden.

In Bezug auf Direktverkehre empfehlen wir:

1. die Deckelung auf 300 Trassenkilometer zu streichen (diese Deckelung ergibt sich unserer Meinung nach nicht aus der Förderrichtlinie selbst),
2. die Förderung von Direktverkehren auch im Import und Export zuzulassen und auf die Trassenkilometer in Deutschland zu beschränken (dies ist sicher auch im Interesse der Europäischen Union),
3. auch das Anfahren von Betriebsstellen zuzulassen, z.B. wenn das leistende EVU nicht in eine GLG-Anlage (z.B. geschlossene Werksbahn) hineinfahren darf oder ein Dritt-EVU mit der Bedienung beauftragt wird.

Zu 3. Direktverkehre sollten demnach auch zugelassen werden zwischen:

- einer GLG-Anlage und einer Betriebsstelle,
- einer Betriebsstelle und einer GLG-Anlage,
- zwischen zwei Betriebsstellen, wenn das leistende EVU beide GLG-Anlagen selbst nicht bedient.

Wir möchten auch in Erinnerung rufen, dass nicht nur Direktverkehre von der Trassenpreisförderung profitieren, sondern auch sehr gut ausgelastete Anschlussfahrten in Bündelungsverkehren auf langen Distanzen.

Unsere konkreten Änderungsvorschläge in den EBA-Ausführungsbestimmungen

Wir empfehlen, das Prüf- und Kontrollsysteem des EBA auf Nachweise zu erbrachten Betriebsleistungen zu konzentrieren. Im Kern geht es doch darum, ob eine Betriebsleistung tatsächlich förderfähig ist, nachweisbar erbracht wurde und in der Systembeschreibung als Relation enthalten ist. Hierauf sollten alle geforderten Daten und Nachweise der Fördernehmer beim Mittelabruf und im Verwendungsnachweis ausgerichtet werden. Alle darüberhinausgehenden Daten und Nachweise wie Sendungs-ID und Transportabschnitte sorgen unserer Meinung nach für überbordende Bürokratie und bringen keinen zusätzlichen Kontrollgewinn zur Verhinderung von Missbrauch beim Mittelabruf.

Wir möchten an dieser Stelle nochmal in Erinnerung rufen, dass keine Einzelsendungen gefördert werden, sondern mehrere Betriebsleistungen in einer Transportkette von Absender bis zum Empfänger.

In den Anlagen 1 und 2 zu dieser Stellungnahme finden Sie unsere konkreten Vorschläge zur Ausgestaltung von passenden Ausführungsbestimmungen in zwei Szenarien:

- Anlage 1 - Szenario 1: vollkommene Gleichbehandlung von Direkt- und Bündelungsverkehren – Effekt: Es muss keine Veränderung der Wagenzusammensetzung in den Förderlinien 1 und 2 nachgewiesen werden.
- Anlage 2 - Szenario 2: Gleichbehandlung von Direkt- und Bündelverkehren mit der Einschränkung, dass Bedienungen bei Direktverkehren nicht förderfähig bleiben – Effekt: Es muss lediglich eine Veränderung der Wagenzusammensetzung in einem beliebigen Transportabschnitt im Verwendungsnachweis für die Förderlinie 1 nachgewiesen werden.

GÜTERBAHNEN und VDV favorisieren das Szenario 1.

Sollte das BMDV bei der Notwendigkeit eines Nachweises über die „Veränderung der Wagenzusammensetzung“ bleiben wollen (Szenario 2 oder Beibehaltung der heutigen Regelungen), sollten neben den Sendungs-ID auch andere Formen des Nachweises zugelassen werden. Bei den Bündelungsverkehren geht es unserer Einschätzung nach vorrangig darum, dass eine Sendung auf ihrem gesamten Beförderungsweg auf mindestens einem Transportabschnitt mit mindestens einer anderen Sendung zusammen befördert wird. Wenn ein EVU dies bereits auf ihren eigenen Transportabschnitten nachweisen kann, bedarf es unserer Meinung nach keiner Bestätigungen z.B. des Frachtführers oder einer Betrachtung des Gesamttransportes. So kann man z.B. von einem Bündelungsverkehr ausgehen, wenn in einem Auftrags-/Beförderungsdokument des leistenden EVU mehr als zwei Absender/Empfänger, GLG-Anlagen oder Versand-/Empfangsorte benannt werden.

Gerne stehen wir und unsere Mitglieder für Gespräche zur Verfügung, um unsere Änderungsvorschläge zu diskutieren und ein möglichst zielgenaues System für den Nachweis von förderfähigen und erbrachten Betriebsleistungen aufzubauen. Insbesondere sehen wir Gesprächsbedarf bei den Kapiteln G und H.

Weitere Ansätze zum Bürokratieabbau und Optimierung der Ausführungsbestimmungen

Neben der Gleichstellung von Direkt- und Bündelungsverkehren können weitere Maßnahmen den administrativen Aufwand wirksam begrenzen.

Frachtführern keine Einflussmöglichkeiten geben:

Die Förderung wird von leistenden EVU beantragt und abgerufen. Wir halten es für zwingend erforderlich, Auftraggeber von Betriebsleistungen keine Möglichkeiten zur Einflussnahme auf Antragstellung, Mittelabruf und Verwendungsnachweis einzuräumen. Auf den Wettbewerbsaspekt zwischen EVU bei der Verteilung der Fördergelder haben wir bereits hingewiesen. Inwieweit sich einzelne Vertragsparteien auf bilateralem Weg auf eine Verwendung von Fördergeldern zum Erhalt und Ausbau von Einzelwagenverkehren verständigen, ist deren Angelegenheit. An dieser Stelle betonen wir die Notwendigkeit, unberechtigte Möglichkeiten zur Einflussnahme durch eine bestimmte Gruppe von Unternehmen in den Ausführungsbestimmungen zu unterlassen. Bisher blieb die Grundsatzfrage unbeantwortet, was geschieht, wenn ein Frachtführer den ausführenden Frachtführer nicht mit den förderrelevanten Informationen versorgt und deshalb Fördergelder beim ausführenden Frachtführer nicht abfließen können. Des Weiteren stellt sich die Frage, ob ein Frachtführer z.B. ein Entgelt für die Bereitstellung von Daten/ Nachweisen verlangen darf, damit ein ausführender Frachtführer Fördergelder erhalten kann.

Unerfreulich ist aus unserer Sicht, dass einige EVU auf Anträge verzichtet haben, weil der sie beauftragende Frachtführer mit erheblichem Druck auf die Weitergabe fast aller Fördergelder an ihn gedrängt hat.

Nur beladene Wagen und keine Leerwagen berücksichtigen:

Wir haben bereits in früheren Stellungnahmen empfohlen, nur beladene Wagen als Zählmenge für die Einstufung von GLG-Anlagen in der Förderlinie 1 heranzuziehen. Auch sollten nur Bedienungen und Anschlussfahrten förderfähig sein, die einen und mehr beladene Wagen befördern.

Sollte das BMDV bei der Berücksichtigung von Leerwagen bleiben wollen, sollte ersatzweise keine Unterscheidung nach Leerwagen mit und ohne Frachtvertrag/-auftrag vorgesehen werden. Diese ist irreführend, fehleranfällig und nicht wettbewerbsneutral. Sie benachteiligt EVU ohne eigenen Wagenpark, weil diese EVU Leerwagen immer auf Basis eines Frachtvertrages (z.B. CUV) befördern. Leerwagen in der Halterschaft des leistenden EVU werden in aller Regel ohne Frachtvertrag befördert, weil dieses EVU mit sich selbst keinen Vertrag schließen kann. Je nach Halterschaft und leistenden EVU zählen die Leerwagen entweder zum EWV oder nicht.

Diese Unterscheidung erzeugt auch einen administrativen Zusatzaufwand, weil die Förderfähigkeit von Leerwagenbeförderungen je Einzelfall gesondert geprüft und entschieden werden muss.

Gelegenheits- und Neuverkehre stärker anreizen:

Betriebsleistungen auf Relationen, die nicht in der Systembeschreibung enthalten sind, werden nicht gefördert. Diese Regelung wirkt sich negativ auf Gelegenheits- und Neuverkehre aus, z.B. wenn eine neue Relation nicht in der Systembeschreibung enthalten ist. Einige EVU begründeten ihren ausbleibenden Antrag mit der Einengung auf die relationsscharfe Angabe ihrer Betriebsleistungen in der Systembeschreibung.

Gerade EVU, die im Gelegenheitsverkehr auf nichtplanbaren Relationen tätig sind, müssten „auf Vorrat“ sehr viele Relationen beantragen, ohne bei der Antragstellung zu wissen, ob sie auf diesen Relationen auch tatsächlich Betriebsleistungen erbringen werden. Durch den „pauschalen prozentualen Fördersatz für Gelegenheits- und Neuverkehre“ sollen Mehrverkehre für den EWV generiert werden. Wir empfehlen, dass im Rahmen dieser Pauschale auch unterjährige Nachmeldungen von Relationen ermöglicht werden.

Antragskorrekturen zulassen:

Wir bitten auch um Prüfung, ob im Zeitraum zwischen Antragstellung und Erlass des Förderbescheides Antragsänderungen, mindestens bis zur Bestimmung des Fördersatzes für die Förderlinie 2, zugelassen werden. Wegen der Komplexität der Ausführungsbestimmungen können Fehler bei der Antragstellung nicht ausgeschlossen werden. Hier könnte eine Korrekturmöglichkeit des Antragstellers auch im Sinne des EBA sein.

Hinweis zur Fälligkeit im „Handlungsleitfaden zum Abrufverfahren“:

Der Zuwendungsempfänger erbringt Betriebsleistungen und erstellt dafür eine Rechnung an seinen Auftraggeber. Der Text im Handlungsleitfaden suggeriert aber,

dass der Zuwendungsempfänger eine Rechnung erhält. Eine Koppelung von Mittelabruf und Fälligkeit von Rechnungen halten wir für nicht sachgerecht, denn der Fördernehmer begleicht keine Rechnung mit Bundesmittel.

Zusammenfassend möchten wir betonen, dass folgende Maßnahmen den administrativen Aufwand deutlich senken und darüber hinaus dem EBA zielgenauere Instrumente für einen Fördermissbrauch an die Hand geben könnten.

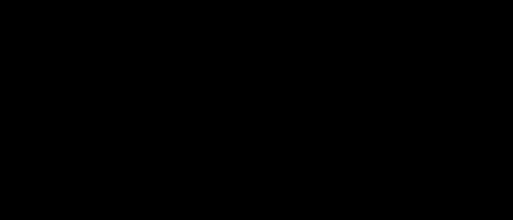
1. Direktverkehre mit Bündelungsverkehren gleichstellen.
2. Nachweisführung auf die konkreten Betriebsleistungen beschränken.
3. Nur beladene Güterwagen berücksichtigen oder ersatzweise alle Leerwagenbeförderung bis 15 Wagen gleichstellen.
4. Unberechtigte Einflussnahme von Auftraggebern ausschließen.
5. Unterjährige Nachmeldungen von Relationen im Rahmen der Pauschale für Gelegenheits- und Neuverkehre zulassen.

Wir hoffen, dass unsere Vorschläge Ihr Interesse finden werden. Gerne stehen wir und unsere Mitglieder für Gespräche zur Verfügung, um unsere Änderungsvorschläge zu diskutieren. Insbesondere halten wir einen Austausch über die Gestaltung der Kapitel G und H für zielführend.

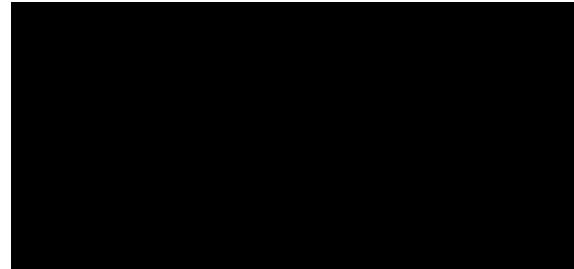
Derzeit verunsichern regelmäßige Negativmeldungen rund um den Einzelwagenverkehr viele Kunden und Eisenbahnen. Die Förderrichtlinie könnte einen wesentlichen Beitrag leisten, die Stimmung im Markt in die richtige Richtung zu lenken. Dafür brauchen wir aber marktfreundliche Ausführungsbestimmungen.

Darüber hinaus regen wir an, dass EBA und BMDV rechtzeitig vor Ablauf der Antragsfrist für die kommende Förderperiode eine weitere Informationsveranstaltung für die Branche durchführen, um auf der Basis der bisherigen Erfahrungen die Antragstellung zu qualifizieren und Fragen zu beantworten.

Mit freundlichen Grüßen,



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



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