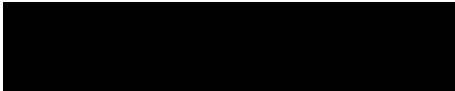




Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10117 Berlin

Berlin, 11. Juni 2024

Förderrichtlinie Einzelwagenverkehr

Sehr geehrte 

wir würden gerne auf unseren Schriftwechsel vom Beginn des vergangenen Monats zur Förderrichtlinie Einzelwagenverkehr zurückkommen. Zunächst möchten wir uns für das in uns gesetzte Vertrauen bei der Einbindung der Branche bedanken. In der Tat engagieren sich unsere Verbände sehr stark, um den Einzelwagenverkehr auch mithilfe der geplanten Förderung wachsen zu lassen. Nach der am 29. Mai erfolgten Veröffentlichung der Förderrichtlinie (und am 30. Mai der zuvor nicht diskutierten Ausführungsbestimmungen) sowie zwei Informationsveranstaltungen Ihres Hauses und des Eisenbahn-Bundesamtes sind jedoch weiterhin so viele Fragen ungeklärt, dass wir erneut und mit Nachdruck einen Start der Förderung erst mit Datum 01. August (bzw. Antragsschluss 31. Juli) einfordern möchten.

Insbesondere durch die zweite Förderlinie und die Differenzierung bei Direkt- und Bündelungsverkehren in der FöLi 2 ist eine derart hohe Komplexität in die Antragstellung, Administration und vorgesehene Abrechnung/Dokumentation (vgl. die Diskussion zur sog. „Sendungs-ID“) gekommen, dass Förderzweck und nicht-diskriminierende Förderung ohne praxisnahe Überprüfung beeinträchtigt werden. Die Komplexität und der Aufwand für die Antragsteller ergibt sich unserer Meinung nach insbesondere aus der Ungleichbehandlung zwischen Direkt- und Bündelungsverkehren. Direktverkehre bieten eine niedriger Einstiegshürde für den Aufbau neuer Wettbewerbslinien/-netzwerke. Diese schlechter zu stellen als traditionelle Produktionssysteme über Rangierbahnhöfe etc. schwächt das Ziel, auch die Wettbewerbsstrukturen im EWV zu fördern. Unser Vorschlag: auch zur Minimierung des bürokratischen Aufwands sollte die 300 km-Grenze bei Direktverkehren wieder gestrichen und auch Bedienungen in Direktverkehren förderfähig gemacht werden.

Auch die Tatsache, dass weiterhin viele Fragen bei den interessierten EVU offen sind und neue Fragen hinzukommen, spricht für eine Verschiebung des Förderstarts.

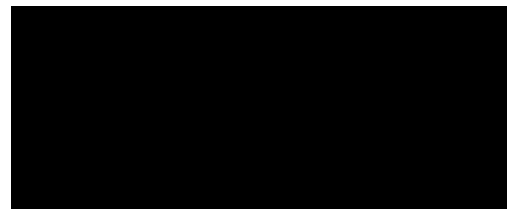
Daneben bedarf die den EVU und den Verbänden erst sehr spät bekanntgegebene Regelung über den erforderlichen „Informationsaustausch zwischen Frachtführer und ausführender Frachtführer“ einer längeren Vorlaufzeit für die Antragsteller. Dieser Austausch ist bis auf die Ebene der einzelnen Sendungen durchzuführen, um eine qualifizierte Antragstellung zu gewährleisten. Hier ist zu beachten, dass bereits die GLG-Anlagen-Identifikation und -Dokumentation sehr viel Zeit in Anspruch nimmt. Die Umsetzung dieser beiden Antragsvoraussetzungen wird für zahlreiche EVU bis 30. Juni 2024 organisatorisch nicht zu schaffen sein. Weiterhin muss sich unseres Erachtens die Zählmenge bei Förderlinie 1 auf „beladene Wagen“ beschränken, um das Förderziel „Stärkung der ersten/letzten Meile“ zu erreichen und die Förderlinie 1 nicht zu schwächen.

Die Eile des Bundes bei einer Ausschüttung der ursprünglich für das ganze Jahr vorgesehenen Haushaltsmittel beim Förderstart darf nicht den Eindruck erwecken, dass faire Wettbewerbsbedingungen aufgrund von Finanzierungsnotwendigkeiten eines einzelnen Unternehmens hintenangestellt werden. Die ungewöhnlicherweise vorgesehene Konzentration sämtlicher Haushaltsmittel auf einen verkürzten Förderzeitraum führt zur Wettbewerbsverzerrung, wenn die übrigen potenziell antragstellenden Unternehmen nicht die gleichen Startchancen haben. Zudem ist bei uns der Eindruck entstanden, dass durch eine nicht komplett transparente Diskussion über die Ausführungsbestimmungen das Volumen der FöLi 1 zu Gunsten der FöLi 2 geschmälert werden soll. Auch zur Vermeidung von gerichtlichen Auseinandersetzungen sollte daher eine vollständige und sachgerechte Klärung aller offenen Fragen und Bedingungen vor dem Förderstart gewährleistet sein.

Mit freundlichen Grüßen



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



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