

[REDACTED]

Betreff: Getrennte Frachtverträge im EWV
Datum: Donnerstag, 26. März 2026 11:23:00

[REDACTED]

wir hatten über das Thema „Getrennte Frachtverträge im EWV“ gesprochen. Hierzu möchten wir Ihnen weitere Hintergrundinformationen geben.

Im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr ist es durchaus üblich, dass der Auftraggeber mehrere Frachtführer für einen Transport von Versand-GLG-Anlage bis Empfang-GLG-Anlage einsetzt. Die EBA-Ausführungsbestimmungen zu den Speditionen als Auftraggeber von EVU berücksichtigen dies bereits. Ein Spediteur ist aber kein Frachtführer, der ausführende Frachtführer einsetzt. Er schließt mit seinen Auftraggebern einen Speditionsvertrag vergleichbar einem Generalunternehmer und schießt mit den EVU bilateral mehrere Frachtverträge für den Gesamttransport ab. Die EVU sind dann für den Spediteur jeweils Frachtführer auf seinem jeweiligen Transportabschnitt

Schauen wir nun auf einen Verloader. Er ist nicht gezwungen, einen Spediteur oder einen Frachtführer einzusetzen, der wie eine Art Generalunternehmer für ihn tätig ist. Vielmehr kann er einzelne Transportabschnitte bei unterschiedlichen EVU einkaufen. Dann schließt er mit jedem der eingesetzten EVU einen separaten Frachtvertrag ab. Die einzelnen EVU sind dann jeweils Frachtführer für den Verloader. Vergleichbar ist dies mit der separaten Beauftragung eines Malers, Installateurs und Elektrikers bei Renovierungsarbeiten.

In der Praxis kommt es auch vor, dass der Absender nicht die Gesamtfracht übernimmt, sondern der Empfänger die Zustellung bezahlt und dafür ein EVU als Frachtführer beauftragt. Auch in diesen Fällen liegt mehr als ein Frachtvertrag je Gesamttransport vor.

Wir können keinen Grund darin erkennen, dass der Fördergeber Unterschiede machen müsste, in welcher Vertragskonstellation er Förderungen gewährt und in welcher nicht. Entscheidend ist doch, dass es sich um förderfähige Leistungen handelt, für die die notwendigen Nachweise erbracht werden können.

Neben einer Gleichbehandlung von Einzelwagenverkehren kommt noch ein anderer wichtiger Aspekt hinzu. Mit der Förderlinie 1 sollen Bedienungen gefördert werden bei GLG-Anlage mit keinem, wenig oder mittleren Aufkommen. Es sollte unser Ziel sein, dass die komplette Förderung auch in der entsprechenden Bedienleistung ankommt. Diese GLG-Anlagen sollten eine Perspektive haben, auch künftig weiter bedient zu werden. Wenn dem so ist, kann es vorteilhaft sein, dass der Betreiber der GLG-Anlage mit einem eigenen Frachtvertrag die Bedienung seiner GLG-Anlage mit einem EVU vereinbart. Dann wäre die Rechnung einfach: Das bedienende EVU berechnet den Preis einer Bedienung und kann die Förderung im „Kundenpreis“ berücksichtigen. Der Betreiber der GLG-Anlage bekommt dann also einen Preis vom bedienenden EVU, in der die Förderung direkt und ohne Einflussnahme des Frachtführers berücksichtigt werden kann.

Zwischen Bedien-EVU und dem übergebenden/übernehmenden EVU müsste dann nur die Übergabe-Betriebsstelle vereinbart werden. Das übergebende/übernehmende EVU kann dann

mit seinem Auftraggeber einen Frachtpreis bis/ab Übergabe-Betriebsstelle vereinbaren.

Aus den genannten Gründen bitten wir darum, die unterschiedlichen Vertragskonstellationen im Rahmen der Förderung gleich zu behandeln.

Für Rückfragen stehe wir gerne zur Verfügung.

Viele Grüße

[REDACTED]

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Kamekestraße 37 – 39 · 50672 Köln

[REDACTED]

Vereinsregister AG Köln VR 4097 · USt.-IdNr. DE 814379852
Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und Bundesregierung: R001242

EU-Transparenzregisternummer: 50254292140-86