

Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße

Nachstehend gebe ich die Richtlinie zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße vom 12. April 2005 bekannt. Ziel dieser Richtlinie ist die Förderung des innerdeutschen Kombinierten Verkehrs sowie des deutschen Streckenanteils von grenzüberschreitenden Verbindungen des Kombinierten Verkehrs, ausgenommen Transitverkehre.

Berlin, den 12. April 2005

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Im Auftrag

Matthias von Randow

Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße

vom 12. April 2005

A 14/3141.2/2

1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage, Gegenstand der Förderung

- 1.1 Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung (VV-BHO) zu § 44 BHO Zuwendungen für neue Verkehre im Kombinierten Verkehr, die zur Verlagerung von Straßentransporten führen.

...

1.2 Im Sinne dieser Richtlinie gelten als „Kombinierter Verkehr“ Güterbeförderungen, bei denen der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechselaufbau oder der Container von mindestens 20 Fuß Länge die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See, sofern diese mehr als 100 km Luftlinie beträgt, zurücklegt, wobei der Straßenzu- oder -ablauf erfolgt:

- entweder - für die Zulaufstrecke- zwischen dem Ort, an dem die Güter geladen werden, und dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof bzw. – für die Ablaufstrecke – zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof und dem Ort, an dem die Güter entladen werden;

- oder in einem Umkreis von höchstens 150 km Luftlinie um den Binnen- oder Seehafen des Umschlags¹.

1.3 Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens und unter Berücksichtigung der Nachfrage und der Dringlichkeit. Die Gewährung der Zuwendung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Mittel. Bewilligungsbehörden sind für den Kombinierten Verkehr Schiene/Straße das Eisenbahn-Bundesamt (EBA)² und für den Kombinierten Verkehr Wasserstraße/Straße die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West)³. Die Bewilligungsbehörden stellen ein einheitliches Verfahren sicher.

1 Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegungen gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. Nr. L 368/38 vom 17.12.1992)

2 Eisenbahn-Bundesamt, Vorgebirgsstr. 49, 53119 Bonn

3 Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, 48147 Münster

2 *Zuwendungsempfänger*

Zuwendungen können Unternehmen in Privatrechtsform erhalten, die in der Bundesrepublik Deutschland ansässig sind bzw. dort eine Niederlassung haben. Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenz-, Vergleichs-, Konkurs-, Sequestrations- oder ein Gesamtvollstreckungsverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Zuwendung gewährt. Dasselbe gilt für Antragsteller, die eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 Zivilprozessordnung oder § 284 Abgabenordnung 1977 abgegeben haben.

3 *Zuwendungsvoraussetzungen*

- 3.1 Voraussetzung der Förderung ist, dass es sich um nationalen Kombinierten Verkehr handelt, d.h. Versand- und Empfangsterminal müssen sich auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland befinden. Hierzu zählen auch Zubringerverkehre für den internationalen Kombinierten Verkehr.
- 3.2 Gefördert werden nur solche Maßnahmen, die mit der tatsächlichen Güterbeförderung im Kombinierten Verkehr im unmittelbaren Zusammenhang stehen. Machbarkeitsstudien, auch wenn sie sich auf die Maßnahme beziehen, sowie reine Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sind nicht förderfähig.
- 3.3 Die Förderung einer Maßnahme darf nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen nichtstraßengebundenen Verkehrsträgern führen.
- 3.4 Der Beginn der Maßnahme darf ohne Förderung nicht wirtschaftlich sein. Hingegen muss erkennbar sein, dass sich nach Ablauf der Förderung eine Wirtschaftlichkeit einstellt. Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme, unter Berücksichtigung der Förderung, muss gesichert sein.

- 3.5 Die zu fördernde Maßnahme darf bei Antragstellung noch nicht begonnen sein. Die Förderung für die Modifizierung bzw. Erweiterung eines bestehenden Verkehrsdienstes ist möglich, wenn dadurch zusätzliche Verlagerungseffekte von der Straße entstehen.
- 3.6 Der Nachweis der Einhaltung der Umweltauflagen nach Anlage 4 erfolgt in Form der Vorlage des Kraftfahrzeugscheins bei schweren Nutzfahrzeugen, einer Herstellerbescheinigung bei Schienenfahrzeugen bzw. des Schiffsattests bei Binnenschiffen.

4 *Art und Umfang, Höhe der Zuwendung*

- 4.1 Es erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilsfinanzierung in Form von Startbeihilfen oder Investitionszuschüssen. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen. Die Umsatzsteuer ist nicht zuwendungsfähig. Die Zuwendung wird bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.
- 4.2 Startbeihilfen dienen der Abfederung von wirtschaftlichen Risiken, die mit dem Betrieb eines neuen Verkehrsdienstes im unmittelbaren Zusammenhang stehen. Sie können in einem Zeitraum von bis zu drei Jahren maximal 30 % der operativen Kosten des neuen Verkehrsdienstes umfassen.
- 4.2.1 Die Förderung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet. 50 % des vorab ermittelten Zuschusses werden zur Inbetriebnahme gezahlt. Die Restzahlung wird nach Ablauf des für die Überprüfung der Mengenentwicklung vereinbarten Zeitabschnittes geleistet. Über die Verwendung der empfangenen Mittel ist vom Zuwendungsempfänger ein Nachweis zu erbringen.

- 4.2.2 Wird für eine Maßnahme im veranschlagten Zeitraum die Zielsetzung nicht erreicht bzw. die Rentabilität der Maßnahme vorfristig realisiert, wird die Zahlung der Fördermittel eingestellt.
- 4.2.3 Änderungen des geförderten Verkehrs, die die Zahlung und den Umfang der Fördermittel maßgeblich beeinflussen, sind der Bewilligungsbehörde unverzüglich mitzuteilen. Eine Anpassung der Förderung in Folge geänderter Rahmenbedingungen ist auf Antrag möglich.
- 4.2.4 Startbeihilfen beinhalten die Kostenarten nach Anlage 1.
- 4.3 Investitionszuschüsse dienen der Beschaffung von speziellen Ausrüstungen (Equipment), insbesondere für innovative technische Lösungen, die für die Erschließung neuer Beförderungspotenziale erforderlich sind. Die Höhe der Förderung für das Equipment kann bei einer Vorhaltefrist von mindestens drei Jahren bis zu 30 % der anrechenbaren Investitionskosten betragen.
- 4.3.1 Die Förderung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet. Der Zahlungsmodus (Einmal- oder Ratenzahlung) ergibt sich aus dem Finanzierungsplan des Zuwendungsempfängers.
- 4.3.2 Durch den Zuwendungsempfänger ist die zweckgebundene Verwendung der geförderten Ausrüstung im vereinbarten Zeitraum sicherzustellen. Er hat die Bewilligungsbehörde über alle Ereignisse, welche die Maßnahme verzögern, unmöglich machen oder eine Änderung vereinbarter Auflagen erfordern, umgehend zu informieren.
- 4.3.3 Werden die geförderten Ausrüstungen vor Ablauf der Vorhaltefrist veräußert oder nicht bzw. nicht im vereinbarten Umfang für die Maßnahme eingesetzt, hat der Zuwendungsempfänger die Fördersumme mit dem Anteil zurückzuzahlen, der der noch nicht abgelaufenen Vorhaltefrist entspricht.

Der Antragsteller hat eine Bankbürgschaft oder eine gleichwertige Sicherheit zur Absicherung einer Rückzahlung bei anderweitiger Verwendung oder vorzeitiger Veräußerung der geförderten Ausrüstung beizubringen.

4.3.4 Investitionszuschüsse beinhalten die Kostenarten gemäß Anlage 2.

5 Verfahren

5.1 Der Antrag auf Förderung ist bei der nach Ziffer 1.3 zuständigen Bewilligungsbehörde schriftlich zu stellen, in deren Bereich der Schwerpunkt der Maßnahme (Schiene oder Wasserstraße) liegt. Der Antrag sollte aussagefähige und überprüfbare Angaben gemäß Anlage 3 enthalten.

5.2 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO sowie §§ 48 bis 49 a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen zugelassen worden sind.

5.3 Die Angaben zur Antragsberechtigung und zum Verwendungszweck sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 Subventionsgesetz.

5.4 Der Bundesrechnungshof ist gem. §§ 91, 100 Bundeshaushaltsordnung zur Prüfung berechtigt.

6 Inkrafttreten

Die Förderrichtlinie tritt am 1. Mai 2005 in Kraft und gilt befristet bis zum 30. April 2008.

Startbeihilfen können folgende operative Kosten beinhalten:

- Miet-, Leasing- oder Abschreibungskosten für intermodale Ladeeinheiten, insbesondere Sattelanhänger, Wechselbehälter und Container (außer ISO-Container), maximal bis zur Höhe der nachgewiesenen Mehrkosten
- Miet-, Leasing- oder Abschreibungskosten für Schienenfahrzeuge (Lokomotiven, Güterwagen und Rangierfahrzeuge) sowie für Binnen- und Küstenschiffe
- Kosten für die Benutzung der Schienen-, Binnenschiffahrts- und Seeschiffahrtsinfrastruktur
- Kosten im Zusammenhang mit dem kommerziellen Einsatz von innovativen logistischen Lösungen und Systemen der Informationsverarbeitung, die zuvor getestet und genehmigt wurden
- Kosten der projektbezogenen Ausbildung des Personals und zur Verbreitung der Projektergebnisse sowie Ausgaben für Informationsmaßnahmen, mit denen potenzielle Nutzer über neue Angebote im Kombinierten Verkehr informiert werden
- Betriebskosten (Personal, Instandhaltung, Verbrauchsmittel), die unmittelbar mit der Durchführbarkeit der beantragten Maßnahme im Zusammenhang stehen

Investitionszuschüsse können folgende Kosten beinhalten:

- Investitionen in Umschlagtechnik für den Horizontalumschlag von intermodalen Ladeeinheiten zwischen Straße und Schiene, Binnenwasserstraße sowie See und in spezielle Ausrüstung und Spezialfahrzeuge mit dauerhaft verbundener Umschlagtechnik, soweit es sich dabei nicht um Ersatzbeschaffungen handelt.
- Investitionen in innovative Systeme der Informationsverarbeitung, die zuvor getestet und genehmigt wurden.

Der Antrag auf Förderung sollte folgende Angaben enthalten:

1. Beschreibung der Maßnahme

- Beteiligte Partner
- Absichtserklärung zur Durchführung der Maßnahme
- Erklärung, dass mit der Maßnahme noch nicht begonnen wurde
- Kurzbeschreibung der Maßnahme
- Benennung der im Rahmen der Maßnahme zum Einsatz kommenden Fahrzeuge unter Beifügung der Nachweise nach Ziffer 3.6 der Richtlinie
- erwartete Effekte der Maßnahme im Vergleich zur gegenwärtigen Situation

2. Verkehrsrelation

- Kartendarstellung der mit der Maßnahme verbundenen Verkehrsrelation
- sonstiges Anschauungsmaterial

3. Ziele der Maßnahme

- Kundenpotenzial
- Prognose der Verkehrsverlagerung
- Grunddaten
- Auswirkungen auf konkurrierende Dienste

4. Finanzierung / Wirtschaftlichkeit

- Eidesstattliche Versicherung, dass keiner der unter Ziffer 2 Satz 2 und 3 der Richtlinie genannten Punkte vorliegt
- geplante Kosten und Erlöse pro Jahr
- geplante Frist für die Wirtschaftlichkeit des Projekts
- Höhe der beantragten Unterstützung
- Nachweis, dass die Gesamtfinanzierung gesichert ist
- Sensitivitätsbetrachtung

noch Anlage 3

- Erklärung zum Vorsteuerabzug
- Jährliche Erklärung zum Ausgabenüberschuss
- Bankbürgschaft zur Sicherung evtl. Rückzahlungsansprüche

Nachfolgend werden die o. g. inhaltlichen Anforderungen erläutert:

- Beschreibung der Maßnahme

Für den Antragsteller sowie für jeden an der Maßnahme beteiligten Partner ist anzugeben:

- vollständige Kontaktinformationen
- ergänzende Angaben zum Unternehmen (Firmensitz, Handelsregister, Gesellschafter etc.)
- Beitrag des/der Unternehmen(s) zur geplanten Maßnahme
- Absichtserklärung(en) zur Durchführung der Maßnahme

In einer Kurzbeschreibung sind die wesentlichen Inhalte der Maßnahme sowie die Gründe für deren Durchführung zusammenzufassen. Es ist hervorzuheben, durch welche Effekte die Maßnahme zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs im Vergleich zur gegenwärtigen Situation beiträgt. Bei der Beantragung von Fördermitteln für die Einführung einer technischen Innovation für den Kombinierten Verkehr sind die für deren Praxisanwendung notwendigen Genehmigungen beizufügen.

- Verkehrsrelation

Den Antragsunterlagen sind Kartendarstellungen bzw. sonstiges Anschauungsmaterial beizufügen, aus denen die Verkehrsrelation ersichtlich ist, auf der die Maßnahme zur Anwendung kommen soll.

- Ziele der Maßnahme

Aus den Antragsunterlagen muss hervorgehen, welches Kundenpotenzial mit der Maßnahme erschlossen werden soll. Hierzu ist der Nutzerkreis bei Einführung der Maßnahme zu identifizieren sowie eine nachvollziehbare Prognose der geplanten Verkehrsverlagerung zu erstellen. Vom Antragsteller sind Grunddaten vorzugeben, anhand derer die tatsächlich eingetretenen Effekte der Maßnahme nachgeprüft werden können. Zusätzlich sind die Auswirkungen der Maßnahme auf konkurrierende Dienste einzuschätzen. Hierzu zählen sowohl bestehende Verkehrsachsen als auch bestehende technische und technologische Systeme des Kombinierten Verkehrs. In diesem Zusammenhang ist nachzuweisen, dass die Maßnahme zur Verlagerung von Straßentransporten und nicht zur Beeinträchtigung vorhandener Angebote des Kombinierten Verkehrs führt.

- Finanzierung /Wirtschaftlichkeit

Für einen Zeitraum, der 12 Monate über die Dauer der beantragten Förderung hinausgeht, ist ein Wirtschaftsplan vorzulegen, aus dem die Höhe der geplanten Kosten und Erlöse pro Jahr sowie die geplante Frist bis zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme hervorgehen. Die Erlösvorschau sollte ebenfalls einen Bezug zu den auf der geplanten Verkehrsrelation üblichen Preisen für den Straßentransport enthalten.

Hieraus ist die Höhe der beantragten Förderung abzuleiten. Sollten für die Maßnahme weitere Finanzierungsquellen existieren, sind diese anzugeben. Anhand einer Sensitivitätsbetrachtung ist darzulegen, wie sich geänderte Rahmenbedingungen auf den Erfolg des Projekts sowie auf die Notwendigkeit der Förderung auswirken. Unternehmen, die nicht ausschließlich im Kombinierten Verkehr tätig sind, müssen den Nachweis einer getrennten Buchhaltung erbringen.

**Umweltanforderungen
an die geförderten Projekte**

Diese Anlage beschreibt umweltspezifische Anforderungen, die von allen in einem geförderten Projekt eingesetzten Fahrzeugen erfüllt werden müssen. Ihre Einhaltung ist Voraussetzung für die Förderfähigkeit. Sie gelten unbeschadet strengerer ordnungsrechtlicher Vorgaben und stellen lediglich Mindestanforderungen dar. Zur Berücksichtigung der technischen Entwicklung werden differenzierte Anforderungen für ältere und neuere Fahrzeuge festgelegt.

1. Schwere Nutzfahrzeuge

a) Abgasanforderungen:

Werden nach Antragstellung Neufahrzeuge beschafft, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden, müssen diese die EURO IV-Grenzwerte der Richtlinie 1999/96/EG einhalten, sobald entsprechende Fahrzeuge auf dem Markt angeboten werden.

Werden nach Antragstellung gebrauchte Fahrzeuge beschafft, müssen diese die Abgasgrenzwerte der Richtlinie 1999/96/EG (Euro III) einhalten.

Fahrzeuge, die sich bei Antragstellung bereits im Besitz des Antragstellers befinden, müssen mindestens die seit 1995 bzw. 1996 verbindlichen Abgasgrenzwerte der Richtlinie 91/542/EWG (Euro II) einhalten.

b) Geräuschanforderungen:

Werden nach Antragstellung Neufahrzeuge beschafft, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden, müssen diese entsprechend ihrer Motorleistung die folgenden Anforderungen einhalten:

<75kW	75 — 150kW	>150kW
75dB	76dB	78dB

Alle anderen Fahrzeuge müssen die nachfolgenden Lärmanforderungen erfüllen:

<75kW	75 — 150kW	>150kW
77dB	78dB	80dB

Die Einhaltung der o.g. Werte wird nach dem Verfahren für die beschleunigte Vorbeifahrt der Richtlinie 92/97/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 1999/101/EG, ermittelt.

2. Schienenfahrzeuge

a) Abgasanforderungen

Werden im Laufe des Projekts neue Diesellokomotiven angeschafft und sind zwischenzeitlich neue EU-Abgaswerte für Diesellokomotiven in Kraft getreten, sind diese Werte unabhängig von Übergangsvorschriften einzuhalten, sobald entsprechende Fahrzeuge auf dem Markt angeboten werden.

b) Geräuschanforderungen

Neufahrzeuge, die nach Veröffentlichung der Richtlinie bestellt werden, müssen die nachfolgend für Neufahrzeuge genannten Geräuschanforderungen einhalten. Werden auf dem Markt Fahrzeuge angeboten, die die für neue Fahrzeugtypen genannten Geräuschanforderungen einhalten, sind diese Anforderungen verbindlich.

Die Geräuschanforderungen betreffen folgende Betriebszustände des Schienenfahrzeugs:

Vorbeifahrt: Messung nach prEN ISO 3095, Januar 2001, konstante Geschwindigkeit, 7,5 m Messabstand, 80 km/h; für andere zulässige Höchstgeschwindigkeiten ist mit $DL = 30 \log (V_{\max}/80)$ umzurechnen. Das Messgleis muss sich in einem optimalen akustischen Zustand befinden. Dieser wird durch akustischen Schliff im Sinne des Besonders überwachten Gleises erreicht (siehe Verfügung EBA Pr 1110 Rap/Rau 98 vom 16.03.1998).

- **Stand:** Messung nach prEN ISO 3095, Januar 2001, Abschnitt 7.5.3.2
- **Anfahrt:** Messung nach prEN ISO 3095, Januar 2001, beschleunigte Vorbeifahrt, 7,5 m Messabstand

Elektrolokomotiven	Vorbeifahrt	Stand	Anfahrt
	TEL _{80 km/h, 7,5m} *	L _{aeq, T}	L _{Afmax}
Neufahrzeuge	80 dB	80 dB	80 dB
Neue Fahrzeugtypen	80 dB	75 dB	75 dB

Diesellokomotiven	Vorbeifahrt	Stand	Anfahrt
	TEL _{80 km/h, 7,5m} *	L _{aeq, T}	L _{Afmax}
Neufahrzeuge	85 dB	80 dB	85 dB
Neue Fahrzeugtypen	80 dB	75 dB	75 dB

Vorbeifahrt	
Güterwagen	TEL _{80 km/h, 7,5m} *
Neufahrzeuge	84 dB

* TEL_{80 km/h, 7,5m}: Transit Exposure Level nach ISO 3095

3. Binnenschiffe

a) Abgasanforderungen:

Werden im Laufe des Projektes neue Schiffe gebaut oder in die im Rahmen des Projektes eingesetzten Schiffe neue Motoren eingebaut, müssen die Motoren die Regelungen des Kapitels 8a der Rheinschiffsuntersuchung (RheinSchUO) „Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren“ einhalten.

b) Geräuschanforderungen:

Binnenschiffe müssen die Regelungen des § 8.08 „Geräusch der Schiffe“ der RheinSchUO einhalten