

Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs

Nachstehend gebe ich die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs vom 1. April 2009 bekannt, die am 6. April 2009 in Kraft tritt. Die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs vom 10. März 2006 ist mit Ablauf des 31. Dezember 2008 außer Kraft getreten.

Berlin, den 1. April 2009

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Im Auftrag

Wolfgang Hahn

Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs

vom 1. April 2009

A32/3141.4/1

Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV)

1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage, Gegenstand der Förderung

- 1.1 Der Bund gewährt auf Antrag außerhalb des Anwendungsbereichs des Bundesschienenwegeausbaugesetzes nach Maßgabe dieser Richtlinie sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-BHO) zu §§ 23, 44 BHO, zur Förderung des Kombinierten Verkehrs Zuwendungen für den Bau, die flächenmäßige Erweiterung und den Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, soweit sie zur Erreichung des Zuwendungszwecks unbedingt erforderlich und die Anlagen öffentlich, d.h. allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglich sind.

Zuwendungszweck ist es, durch den Kombinierten Verkehr die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu unterstützen und die Systemvorteile der verschiedenen Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen.

- 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/oder Ablaufstrecke von bzw. zu der nächstgeeigneten Umschlaganlage des Kombinierten Verkehrs auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße zurücklegt.

- 1.3 Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die nach Nummer 6.1 zuständige Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens und unter Berücksichtigung der Nachfrage und Dringlichkeit unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel. Trimodale Anlagen werden bei Vorliegen gleicher Voraussetzungen bevorzugt berücksichtigt.

2 Zuwendungsempfänger

Zuwendungen können Unternehmen in Privatrechtsform erhalten. Ausgenommen davon sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird kein Zuschuss gewährt. Dasselbe gilt für Antragsteller und, sofern der Antragsteller eine juristische Person ist, für den Inhaber der juristischen Person, die eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 Zivilprozessordnung oder § 284 Abgabenordnung 1977 abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

3 Zuwendungsvoraussetzungen

Voraussetzung der Förderung ist, dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der Anlagen führen würde, der Wettbewerb durch die Förderung nicht verzerrt wird und das Vorhaben vor Erlass eines Zuwendungsbescheides noch nicht begonnen wurde. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten. Die Wirtschaftlichkeit des Betriebes der KV-Umschlaganlage, der erwartete Verlagerungseffekt und die Wettbewerbssituation sind im Antrag gemäß Anlage 2 und Anlage 3 ausführlich darzustellen (evtl. belegt durch ein Gutachten).

Darüber hinaus muss

- eine geplante Umschlaganlage und ihre Einzelkomponenten nach Prüfung durch die zuständige Bewilligungsbehörde als förderfähig anerkannt werden;
- die Umschlaganlage sich im juristischen und wirtschaftlichen Eigentum (auch Erbbau-recht) des Empfängers der Förderung befinden und dieser Rechte an ihrer Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz haben, die jede Beeinträchtigung der Abwicklung des Kombinierten Verkehrs rechtlich und sachlich ausschließen.

4 Art und Umfang der Zuwendungen

- 4.1 Es erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilsfinanzierung. Die Umsatzsteuer ist nicht zuwendungsfähig.
- 4.2 Von dem zuwendungsfähigen Investitionsaufwand (inkl. einer Planungskostenpauschale von 10%) werden bei Neu-, Ausbau und Erweiterung von KV-Umschlaganlagen bis zu 85% als nicht rückzahlbarer Zuschuss gezahlt. Die Zuwendung wird bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt. Mit Zustimmung der Europäischen Kommission ist im Einzelfall eine höhere Förderung möglich.
- 4.3 Zuwendungsfähig ist entsprechend Anlage 1 der Investitionsaufwand für
- den Erwerb von Grundstücken, soweit sie unmittelbar für den Umschlag und den damit direkt zusammenhängenden Verkehr notwendig sind. Der Erwerb einer Grundstücksfläche wird nicht gefördert, wenn der Veräußerer der Grundstücksfläche am Antragsteller mehrheitlich beteiligt ist oder unmittelbar oder mittelbar beherrschenden Einfluss auf ihn ausüben kann. Die Möglichkeit der Förderung bei Einräumung eines Erbbaurechtes bleibt hiervon unberührt.
 - die Errichtung der auf diesen Grundstücken für den Umschlag notwendigen und ggf. behördlich angeordneten Infrastrukturmaßnahmen;
 - die Errichtung der Hochbauten, soweit sie zur Abwicklung von Tätigkeiten erforderlich sind, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Umschlag des Terminalbetreibers stehen (Bemessungsgrundlage – Kostengruppen der DIN 276);
 - die Beschaffung der Umschlaggeräte.
- 4.4 Zuwendungsfähig können in bestehenden KV-Umschlaganlagen alle Maßnahmen im Sinne der Anlage 1 sein, die nachträglich aufgrund von öffentlich-rechtlichen Vorschriften (insbesondere im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten) erforderlich werden, sofern die Notwendigkeit der Förderung im Sinne von Nr. 3 Satz 1 gesondert nachgewiesen wird.

- 4.5 Zuwendungsfähig ist in bestehenden KV-Umschlaganlagen innerhalb der Vorhaltefrist des Zuwendungsbescheides der zweimalige Ersatz von mobilen Umschlaggeräten, soweit diese mit Bundesmitteln nach den Richtlinien zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs von 2002 und 2006 gefördert wurden. Der jeweilige Restwert der zu ersetzenden Umschlaggeräte ist dabei in Ansatz zu bringen.

5 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

- 5.1 Der Zuwendungsempfänger hat dafür zu sorgen, dass die geförderte Anlage bei einem Eigenmittelanteil der zuwendungsfähigen Kosten unter 50% auf die Dauer von 20 Jahren und bei einem Eigenmittelanteil ab 50% auf die Dauer von 10 Jahren betrieben wird.
- 5.2 Der Zuwendungsempfänger hat sich zu verpflichten, innerhalb dieser Fristen die Verpachtung der Anlage (oder von Gebäuden oder einzelner Teile), ihre Vermietung oder ihren Verkauf von der Übernahme aller Rechte und Pflichten aus dem Zuwendungsverhältnis durch einen anderen Betreiber abhängig zu machen. Der Vertrag bedarf der Zustimmung der Bewilligungsbehörde.
- 5.3 Werden die Anlagen und Gebäude vor Ablauf der Vorhaltefrist nach Nr. 5.1 stillgelegt, zweckentfremdet, nicht entsprechend Nr. 5.2 veräußert, verpachtet, vermietet oder nicht betriebsbereit vorgehalten, so ist ein mit Mitteln des Bundes erworbenes Grundstück vorab an den Bund zu übereignen. Gleiches gilt für Anlagen, die wegen Auftragsmangel mehr als drei Jahre den Betrieb eingestellt haben. Der Übertragungsanspruch ist dinglich zu sichern.

Für die restliche Fördersumme gilt:

- Die nach Abzug der Erwerbskosten für das Grundstück verbleibende Förderungssumme ist mit dem Anteil zurückzuzahlen, der der noch nicht abgelaufenen Vorhaltepflicht nach Nr. 5.1 entspricht.
- Der Zuwendungsempfänger hat eine selbstschuldnerische Bankbürgschaft oder eine gleichwertige Sicherheit zur Absicherung ihrer Rückzahlungsverpflichtung bei nicht zweckentsprechender Verwendung des Terminals beizubringen.

- 5.4 Die geförderten Maßnahmen sind gemäß ANBest-P Nr. 3 in der jeweils gültigen Fassung auszuschreiben. Darüber hinaus ist bei Neubau und Erweiterung einer KV-Umschlaganlage bei einer Förderung von über 50 % der zuwendungsfähigen Kosten zusätzlich der Betrieb auszuschreiben. Hiervon kann bei einer Flächen-Erweiterung abgesehen werden, die im Verhältnis zur bereits bestehenden KV-Umschlaganlage von untergeordneter Bedeutung ist und die nicht eigenständig wirtschaftlich betrieben werden kann.
- 5.5 Der Zuwendungsempfänger, bzw. der Erwerber, Pächter oder Mieter nach Nr. 5.2 ist während der Fristen nach Nr. 5.1 verpflichtet, der zuständigen Bewilligungsbehörde jeweils zum 15. September eines jeden Jahres den Sachstand zum KV-Terminal mittels des Vordruckes Stammdatenblatt mitzuteilen. Darüber hinaus ist der Zuwendungsempfänger verpflichtet, der Bewilligungsbehörde auf Verlangen weitere Auskunft über umschlagrelevante Kennzahlen zur Wirtschaftlichkeit der Anlage zu geben.

6 Verfahren

- 6.1 Der Antrag ist bei der zuständigen Bewilligungsbehörde schriftlich zu stellen, in deren Bereich der Schwerpunkt der Investition liegt. Bewilligungsbehörden sind für Anlagen des Kombinierten Verkehrs Schiene/Straße das Eisenbahn-Bundesamt (EBA)¹, für Anlagen des Kombinierten Verkehrs Wasserstraße/Straße die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West)². Soweit es sich um schienenseitige Investitionen in Verbindung mit Wasserstraßeninvestitionen (Wasserstraße/Schiene/Straße) handelt, entscheiden die Bewilligungsbehörden im Einvernehmen. Die Bewilligungsbehörden stellen ein einheitliches Verfahren sicher. Dem Antrag sind die in Anlage 2 aufgeführten Unterlagen beizufügen.
- 6.2 Der Antragsteller hat zunächst in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde einen Antrag zur Klärung der Standortfrage zu stellen, dem lediglich die Unterlagen nach Nummer 18 der Anlage 2 beizufügen sind.

¹ Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, 53175 Bonn

² Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, 48147 Münster

- 6.3 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 Zuwendungen gelten die §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO), die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften sowie §§ 48 bis 49a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen zugelassen worden sind.
- 6.4 Den diskriminierungsfreien Zugang zu den Anlagen überwachen die zuständigen Behörden (Bewilligungsbehörden, Bundesnetzagentur).

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

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

7 Inkrafttreten/Außerkräfttreten

- 7.1 Diese Richtlinie tritt am _____ in Kraft.
- 7.2 Diese Richtlinie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2011 außer Kraft.

Zuwendungsfähige Anlagen (soweit erforderlich)		
Gewerk	Einzelmaßnahmen	Bemerkungen
Grunderwerb	reiner Grunderwerb	Erwerb und Erbbaurecht mit zweckgebundener Laufzeit sind gleichgestellt; vorhandenes Grundstück wird als Eigenmittelanteil gewertet.
	Baufeldfreimachung	
Tiefbau	Leitungsumlegungen	
	Kabeltiefbau	
	Wasserver- und -entsorgung	
Erdbau	Erdbau allgemein	Abtrag, Auftrag
	Bodenaustausch	
	Untergrundverbesserung	
	Planumsschutzschicht (PSS)	
Gleisanlagen nach Möglichkeit Einbau altbrauchbarer Stoffe	Umschlaggleise	entsprechend Transportprogramm
	Ein-/Ausfahrgleise	entsprechend Betriebsprogramm
	Umfahrungsgleis	
	Ausziehgleis	
	Vorrats-/Schadwagengleis	für 1 Schadwagen/Zug
	Abstellgleise	soweit Fließverfahren
	Weichen	ferngestellt in Zug-/Rangierfahrstraßen, sonst ortsgestellt
	Zuführungsgleis	soweit dieses <u>ausschließlich</u> der Anbindung des KV-Terminals an das öffentliche Schienenverkehrsnetz dient
Straßenanlagen	Umschlagbereich (Fahr-, Lade- Abstellspuren)	bei Einsatz von Portalkranen
	Umschlagflächen	bei Einsatz mobiler Umschlaggeräte
	Abstellflächen	umschlagbedingte Verweildauer der KV-Sendungen entsprechend dem Transportprogramm
	Verkehrsflächen	Fahrspuren außerhalb der Umschlagfläche, einschließlich Park-/Stauraum im Gatebereich
	Zuführungsstraße	soweit diese <u>ausschließlich</u> der Anbindung des KV-Terminals an das öffentliche Straßennetz dient
Hochbau	Ein-/Ausfahrtschalter	inkl. Schranke im Eingangsbereich
	Büroräume	soweit für umschlagbezogene Tätigkeiten erforderlich
	Sozialräume	soweit für umschlagbezogenes Betriebspersonal erforderlich
Umschlaggeräte	Schienenkrane	für Umschlag aller Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs
	mobile Umschlaggeräte	für Umschlag aller Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs
	straßengebundene Zustellfahrzeuge (z.B. Zugmaschinen)	nur terminalinterne Fahrzeuge, die zur Abwicklung des Umschlagbetriebes zwingend erforderlich sind.
Ausrüstung	Oberleitung	Zuführungsgleis, Ein-/Ausfahrgleise bei elektrifizierten Strecken; Spitzenüberspannung im Gleismodul, soweit Direktausfahrten geplant und sinnvoll sind

	Signaltechnik	im Bereich der Zug-/Rangierfahrstraßen.
	Bremsprüfanlage	für Terminals mit Direktausfahrmöglichkeit
	Weichenheizung	im Bereich der Zug-/Rangierfahrstraßen
	Energieversorgung	für die Krananlagen sowie den 50 Hz-Bereich sofern damit umschlagbezogene Anlagen versorgt werden
	Beleuchtung	
	Betriebsfunk	
	Betriebsleitsystem	IT-Ausstattung für zuwendungsfähige Arbeitsplätze und Datenübertragung zwischen Gate und Kran, soweit im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum
	Geräte zur automatischen Sendungserfassung	stationäre Geräte im Straßen-, Schienen- bzw. Schiffszu- lauf, soweit es sich um bewährte Technik handelt
	Tankanlage	für terminalinterne Fahrzeuge
Begleitmaßnahmen	Schallschutz	soweit nach der 16. BImSchV erforderlich
	Landschaftspflege	nach Maßgabe der jeweils geltenden Landesvorschriften
	Regenrückhaltebecken	
	Mobile Leckagewanne	dimensioniert für die größte umzuschlagende Ladeinheit

Kaianlagen	Spundwand	steile oder schräge Böschung
	Landgänge	senkrecht bzw. Böschungstreppe
	Anlegefähle/Dalben	
Sonstige Maßnahmen	Ausbau Wasserstraße	soweit für Lade-/ Löschstelle erforderlich
	Ölsperrren	
	Roll on/Roll off - Brücken	
	Abstellplatz für Gefahrgut	

Nicht zuwendungsfähige Anlagenteile

Werkstattgebäude und sonstige Instandhaltungsanlagen, Einrichtungsgegenstände (z.B. Möbel), Pkw-Parkplätze für Kunden und Mitarbeiter, Telekommunikationsanlagen, Videoüberwachungsanlagen, Serviceanlagen (z.B. Reinigungsanlagen, Depot, Elektranen, Containerreparatur)

Anmerkung:

Verkaufserlöse, insbesondere von anderweitig freiwerdenden Grundstücken, sind den Vorhaben gutzuschreiben.

Antragsunterlagen

- 1 Erläuterungsbericht mit
 - Darstellung der derzeitigen Situation
 - Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme
 - Darstellung der untersuchten Varianten
 - Gegenüberstellung des derzeitigen und künftigen Verkehrsaufkommens Ladeeinheiten (LE) und TEU für den Zeitraum der geplanten Nutzung der Anlage, maximal 10 Jahre, prognostizierte Verkehrsverlagerung von der Straße in Tonnen, Tonnenkilometern, Sendungen und Ladeeinheiten mit Angaben zur Herkunft und zu den Relationen dieser Verkehre sowie zur Methode der Ableitung (z. B. Erhebung, Befragung)
 - Darlegung des darauf fußenden KV-Angebotes (An- und Abfuhr auf der Schiene bzw. Wasserstraße im Sinne eines Transportprogramms und Produktionskonzeptes sowie abgeschätzte Darlegung der Wettbewerbsfähigkeit dieser Angebote in Bezug auf die erwarteten Mengen)
 - Beschreibung, ggf. Begründung der Anlagenteile
 - Beleg/Nachweis der technisch-wirtschaftlichen Realisierbarkeit der schienen- bzw. wasserstraßenseitigen Bedienung (z. B. durch – je nach Umfang – mindestens einer Absichtserklärung von KV-Operateuren, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Reedereien)
 - Beschreibung der Auswirkungen auf andere, bereits bestehende KV-Umschlaganlagen (bei grenznahen Projekten sind auch die Auswirkungen auf Anlagen im Nachbarland zu berücksichtigen)
- 2 Übersichtsplan
- 3 Lagepläne (M 1: 1.000)
- 4 Regelquerschnitte
- 5 Höhenpläne
- 6 Sonderpläne
- 7 Kostenzusammenstellung
 - sachlich abgegrenzt
 - ggf. Angaben über Investitionskosten für Sonderbauwerke
- 8 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Sinne einer Kostenvergleichsrechnung (Investitions- und Betriebskosten) mit Erläuterung der Eingangsgrößen (Angaben gemäß Anlage 3)
- 9 Bauzeiten- und Finanzierungsplan
- 10 Nachweis, dass Gesamtfinanzierung gesichert ist
- 11 Selbstschuldnerische Bankbürgschaft
- 12 Stellungnahme des Landes
- 13 Aufgliederung der Gesamtmaßnahme in Teilmaßnahmen, soweit zutreffend
- 14 Nachweis der technischen Eignung und der Wirtschaftlichkeit beim Einsatz von Sonderkonstruktionen

- 15 Erklärung, dass keiner der unter Nr. 2 Satz 2 und 3 der Förderrichtlinie genannten Punkte vorliegt
- 16 Erklärung, dass mit der Maßnahme noch nicht begonnen wurde und die geförderte Anlage diskriminierungsfrei vorgehalten wird
- 17 Erklärung zu subventionserheblichen Tatsachen (Vordruck über Bewilligungsbehörde)
- 18 Terminalstammdatenblatt für vorhandene Anlagen (Vordruck über Bewilligungsbehörde)
- 19 Unterlagen zur Vorabprüfung zur Klärung der Standortfrage (2-fach)
 - 19.1 Erläuterungsbericht zur geplanten Anlage (max. 2 DIN A4 - Seiten) mit
 - kurzer Beschreibung der Anlagenkonfiguration
 - Begründung der Notwendigkeit des Vorhabens
 - kurzer Darstellung der Konkurrenzsituation
 - 19.2 Übersichtsplan (bis M 1:200 000, Generalkarte) des Wirtschaftsraumes mit Darstellung der bereits vorhandenen Terminalstandorte
 - 19.3 Lageplan (M 1:5 000) des Terminalstandortes (die schienen- und straßenseitige Anbindung muss erkennbar sein)
 - 19.4 Darstellung der erwarteten Umschlagmengen (Maßeinheit in Ladeeinheiten [LE und TEU) und Prognose der Mengenentwicklung für den Zeitraum der geplanten Nutzung der Anlage, maximal 10 Jahre (prognostizierte Verkehrsverlagerung von der Straße in Tonnen, Tonnenkilometern, Sendungen und Ladeeinheiten, Angaben über die Herkunft der Verkehre)
 - 19.5 Beschreibung der Auswirkungen auf andere, bereits bestehende KV-Umschlaganlagen (bei grenznahen Projekten sind auch die Auswirkungen auf Anlagen im Nachbarland zu berücksichtigen)

Anforderungen an die Kostenvergleichsrechnung

Zweck der Vorlage einer Kostenvergleichsrechnung ist, die Zuwendungsfähigkeit der geplanten Maßnahme und die erforderliche Höhe der Förderung mit Bundesmitteln festzustellen. Diese Rechnung soll nicht eine umfangreiche Wirtschaftlichkeitsberechnung zur Risikoabwägung des Antragstellers ersetzen.

Die Kostenvergleichsrechnung ist mit den Investitionskosten (lt. Antrag) und den Betriebskosten des beantragten Förderprojektes aufzustellen. Die Rechnung stellt die Kosten des Projektes mit und ohne Förderung dar. Im Ergebnis dieser nachvollziehbaren, übersichtlichen Berechnung steht der zur Kostendeckung anzusetzende Umschlagpreis. Der erzielbare Umschlagpreis soll der Region angepasst, marktkonform ausfallen.

Der Förderanteil der Bundesmittel wird – im Rahmen des maximalen Fördermittelsatzes – darauf ausgerichtet, einen marktkonformen Umschlagpreis zu ermöglichen.

Bei der Aufstellung der Kostenvergleichsrechnung aufgrund der Entwurfsplanung und der Mengenprognose ist folgendes zu beachten:

- Darstellung des Ergebnisses unter Berücksichtigung einer mittelfristigen Mengenprognose (i. d. R. 7 Jahre). Bei vorgesehenem Ausbau in mehreren Stufen ist die Rechnung auf den Endzustand bezogen vorzulegen.
- Es ist eine nachvollziehbare Ableitung und Darstellung des erforderlichen Personaleinsatzes nach Tätigkeitsbereichen im unmittelbaren Umschlaggeschäft und der jeweiligen spezifischen Personalkosten in Anpassung an die erwartete Aufkommensentwicklung vorzunehmen.
- Nachvollziehbare Ableitung und Darstellung der erforderlichen Sachkosten (Energie, Betriebsstoffe, Bürokosten etc.).
- Ableitung und Darstellung der Kosten für Unterhaltung, Instandhaltung und Wartung für die einzelnen Infrastrukturblocke.

Die Struktur der Kostenvergleichsrechnung ist mit Formblatt darzustellen. Der Rechnung sind Erläuterungen zu den verwendeten Daten beizufügen.

Das Formblatt kann bei Bedarf bei den Bewilligungsbehörden angefordert werden.