

Marco Polo II – Leichtes Geld aus Brüssel?

Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene (und das Wasser) Teil 1

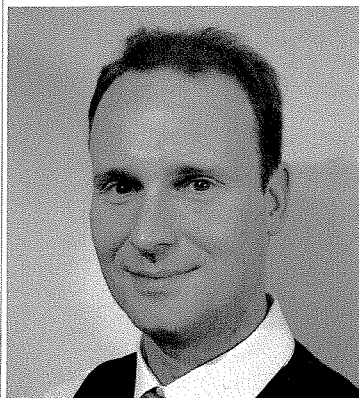


Foto: Marco Polo

Dr. Bernd Seidel,
Marco Polo
Kontaktstelle Niedersachsen

Die Europäische Kommission hatte 2001 ihre Leitlinien für eine Verkehrspolitik in einem Weißbuch zusammengefasst: „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“. Im Umgang mit den schon damals prognostizierten hohen Zuwächsen im Güterverkehr empfahl die Kommission darin, zumindest die im Straßengüterverkehr erwarteten Zuwächse auf umweltfreundlichere Verkehrsträger umzuleiten. Das Weißbuch kann damit als die Geburtsstunde des Marco Polo-Förderprogramms gelten. Es wendet sich direkt an Transport- und Logistikunternehmen, die Dienstleistungen mit Bahn und Schiff während einer Anlaufphase nicht kostendeckend erbringen können.

Bereits kurz nach Verabschiedung der notwendigen Rechtsgrundlage im Sommer 2003 wurde der erste Aufruf zur Einreichung von Förderanträgen (Call) veröffentlicht. Das Budget betrug 15 Mio. Euro. Bei der Kommission

gingen daraufhin rund 90 Anträge aus ganz Europa ein, das damals noch aus 15 Mitgliedsstaaten bestand. Nur 14 Förderverträge wurden abgeschlossen, Erfolgsquote von nur ca. 15 %. Marco Polo ein Flop?

Das Förderprogramm hatte in seiner ersten Fassung eine Laufzeit von 2003 bis 2006. 2004: Zu früh für ein Fazit. Aber wenn Marco Polo über 2006 hinaus eine Perspektive haben sollte, mussten bereits dann die Grundlagen für eine Verlängerung des Programms gelegt werden. In einer Ex-ante-Bewertung wurden von der Kommission verschiedene Varianten einer Förderung bewertet. Neue Formen der Förderung wurden eingebracht, das Budget von heute knapp 60 Mio. Euro jährlich wurde einem wachsenden Europa angepasst. Europäischer Rat und Europäisches Parlament hatten wenig zu bemängeln und trugen den Antrag der Kommission im Wesentlichen mit. Noch heute loben sich Vertreter beider Institutionen, die Zugangshürden hätten dank ihrer Initiative gesenkt werden können. Nicht ganz richtig: Die Mindestförderhöhen wurden für nur einen Projekttyp erhöht (Katalytische Aktion). Die Kommission hatte die Hürden für alle Projekttypen höher legen wollen. Wie stellt sich das Programm heute dar?

Seit 2004 erhält die Kommission ca. 50 bis 60 Anträge jährlich. Die Zahl der geförderten Anträge stagnierte jedoch bis 2006 trotz stetig steigenden Budgets. 2006

konnten nicht alle zur Verfügung stehenden Fördergelder verteilt werden. Für den Call 2007 zeichnet sich jedoch ab, dass ca. 25 Projekte gefördert werden können und das Budget ausgegeben werden kann. Immerhin eine Erfolgsquote von über 40 %. Je gefördertem Projekt sind durchschnittlich zwischen 1,5 und 2 Mio. Euro als Zuschuss zu erwarten, bei einem jährlichen Gesamtbudget von knapp 60 Mio. Euro. Der Anteil versuchter Schnellschuss-Anträge geht offensichtlich zurück. So konnten 2003 sehr viele Anträge als unausgereift gelten. Nun, damals war noch alles neu, vieles

war nicht ausgereift. Ist Marco Polo also nur etwas für Experten? JEIN, denn die Strukturen für einen Antrag werden von der Kommission klar vorgegeben. Wer in der Lage ist, ein geeignetes Projekt klar und verständlich darzulegen, hat schon halb gewonnen. Aber die Tücken stecken oft im Detail: Welches Projekt ist geeignet? Welche Details bringen Punkte? Und lohnt sich der Aufwand? Wie wird abgerechnet? Die Antworten hierauf stehen nicht unbedingt in den Unterlagen der Kommission. Aber auch dort lernt man dazu. So ist derzeit ein Handlungsleitfaden in Arbeit, der ab dem kommen-

den Jahr hoffentlich Hilfe bringen wird. Allerdings sollte man sich immer mit den Grundprinzipien der Förderung vertraut machen. Denn am Anfang eines jeden Antrags steht immer die Auswahl eines geeigneten Projekts. Und: Marco Polo-Vorhaben müssen bei der Antragstellung immer einem Projekt- oder Aktionstyp zugeordnet werden, der dann im Weiteren die Antrags- und später die Fördermodalitäten beeinflusst.

Teil 2:

Marco Polo II unterscheidet hierbei fünf Aktionstypen, welche in der nächsten PRIMA Ausgabe vorgestellt werden.

- ▶ Zu fördernde Vorhaben müssen zu weniger Straßengüterverkehr führen. Neben der Verkehrsverlagerung hin zu Schiene und Wasser gehört in Marco Polo II alternativ auch eine Vermeidung von Straßengüterverkehr als solchem dazu. Zu beidem gewährt die Kommission eine Anschubfinanzierung maximal in der Höhe des Anfangsdefizits, wenn der Verkehrsdienst nicht von Anbeginn eigenwirtschaftlich betrieben werden kann.
- ▶ Zu bezuschussende Verkehre müssen europäischen Charakter haben, weshalb Verkehrsdienste und Fracht mindestens eine Grenze überqueren müssen. Projektpartner müssen i. d. R. aus mindestens zwei unterschiedlichen teilnahmeberechtigten Ländern, darunter ein EU-Staat, kommen. Teilweise gelten besondere Bedingungen.
- ▶ Verkehrsverlagerung oder -vermeidung beziehen sich meist auf bestehende Straßen-Verkehrsleistungen. Allerdings können auch zukünftig entstehende Verkehre gefördert werden, die allen Erwartungen zufolge ohne die zu fördernde Initiative auf der Straße abgefahren würden.
- ▶ Eine nachhaltige Wirkung aller beantragten Vorhaben ist gewollt. Angebote und Maßnahmen müssen daher auch über den Förderzeitraum hinaus eine wirtschaftlich tragfähige Perspektive erwarten lassen.
- ▶ Forschungs- und Entwicklungsprojekte sowie Marktstudien sind nicht förderfähig.
- ▶ Als Projektpartner sind nur Wirtschaftsunternehmen zugelassen. Insbesondere universitäre Einrichtungen und öffentliche Verwaltungen sind nicht teilnahmeberechtigt.

Marco Polo II – Leichtes Geld aus Brüssel?

Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene (und das Wasser) Teil 2

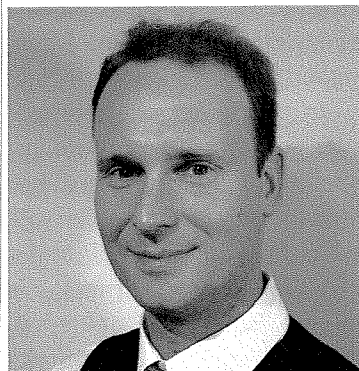


Foto: Marco Polo

Dr. Bernd Seidel,
Marco Polo
Kontaktstelle Niedersachsen

Das Marco Polo-Programm der Europäischen Union bietet vielfältige Möglichkeiten der Förderung für umweltfreundliche Transport- und Logistikketten. Alle Marco Polo-Vorhaben müssen jedoch bereits bei der Antragstellung einem Projekt- oder Aktionstyp zugeordnet werden. Dieser beeinflusst im Weiteren die Antrags- und später die Fördermodalitäten. Marco Polo II unterscheidet fünf Aktionstypen.

Verkehrsverlagerungsaktion

Die Verlagerung von möglichst großen Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr auf alternative Verkehrsträger steht im Vordergrund. Das Verlagerungsvolumen ist daher auch das maßgebliche Bewertungskriterium. Innovative Ansätze werden nicht verlangt. Wie bei den Projekttypen „Meeresautobahnen“ und „Verkehrsvermeidungsaktion“ werden bestimmte Mindestmengen an verlagertes bzw. eingesparter Verkehrsleistung gefordert (vgl. Tabelle).

Katalytische Aktionen

Sie erfordern die Umsetzung innovativer Ansätze im Transport- und Logistiksektor, um Verkehrsverlagerungen zu bewirken. Dabei können diese technischer, organisatorischer oder struktureller Art sein, müssen sich aber auf eine sogenannte ‚Marktbarriere‘ beziehen. Wichtig ist, dass katalytische Aktionen in dem jeweiligen Bereich zu einem Durchbruch führen, Lösungen also uneingeschränkt Nachahmer finden können (Breitenwirkung).

Gemeinsame Lernaktionen

Von Vorhaben dieses Typs werden nur indirekte Effekte im Sinne einer Verkehrsverlagerung oder -vermeidung erwartet. Gemeinsame Lernaktionen sollen durch die Förderung von Kooperationen, den Austausch von Kenntnissen und Erfahrungen sowie die gemeinsame Ausbildung von ausgewählten Personengruppen nachhaltige Wirkungen im Sinne des Programms erzielen. Um eine entsprechende Breitenwirkung zu erreichen, ist es empfehlenswert, die Partner breit zu streuen und geeignete Multiplikatoren hinzuzuziehen.

Meeresautobahnen

Meeresautobahnen sind verlässliche und regelmäßig bediente Schiffsverbindungen im Kurzstreckenseeverkehr, die hochgradig in intermodale Transportketten integriert sind. Meeresautobahnen umfassen insofern auch die Hin-

terlandverbindungen mit der Bahn und dem Binnenschiff. Um die Geschwindigkeit zu erhöhen, sollen vor allem die Haus-Haus-Transportzeiten reduziert werden. Damit kommt der Optimierung von Schnittstellen und den Transport begleitenden Dienstleistungen eine besondere Bedeutung zu.

Verkehrsvermeidungsaktionen

Sie zielen auf eine Optimierung von Straßengüterverkehren und der transportierten Güter zur Reduzierung des Straßenverkehrsaufkommens ab. Diese Aktion ist also kein Fall für eine Verlagerung. Neben einer Optimierung von Transportprozessen können Anpassungen von (industriellen) Produktionsverfahren oder Verpackungstechniken zu den

gewünschten Effekten führen, die damit auch zuwendungsfähig werden. In einer kürzlich durchgeführten, öffentlichen Konsultation hat die Kommission um Stellungnahmen zur derzeitigen Praxis der Vergabe- und Förderbedingungen. Es ist daher zu erwarten, dass sich ab 2009 kleinere Änderungen in den Regularien ergeben werden, die im Regelfall zu einer Erleichterung bzw. großzügigeren Handhabung des Programms führen sollen. Einzelheiten werden aber voraussichtlich erst mit der Veröffentlichung des nächsten Aufrufs (geplant im Januar 2009) feststehen.

Leichtes Geld aus Brüssel?

Den Gutachtern ist ein ihnen unbekanntes Vorhaben vorzustellen und für eine Finanzierung zu

empfehlen. Daher ist bei der Antragstellung eine ähnliche Sorgfalt anzustreben wie für einen Finanzierungsantrag bei einer Bank. Allerdings haben die Formalien eine eigene Struktur, die es einzuhalten gilt. Das Land Niedersachsen hat deshalb die Marco Polo-Kontaktstelle Niedersachsen ins Leben gerufen, die bei der Auswahl der Projekte, der Erläuterung der Formalitäten und der Gestaltung von Anträgen beratend tätig werden kann. Als Einrichtung des Landes gewährt diese Stelle Unternehmen aus Niedersachsen bevorzugte Konditionen, steht darüber hinaus jedoch auch anderen Unternehmen aus ganz Europa zur Verfügung (www.marcopolo-programm.de). Eine inhaltliche Begleitung bei der Verfassung des Antrags kann die Erfolgchancen deutlich erhöhen.

Aktionstyp	Verkehrsverlagerung	Katalytische Aktion	Meeresautobahn	Verkehrsvermeidung	Gemeinsames Lernen
Max. Förderzeitraum)*	36 Monate	60 Monate	60 Monate	60 Monate	24 Monate
Max. Förderanteil)**	35 %	35 %	35 %	35 %	50 %
Mindestförderhöhe)***	0,5 Mio. €	2,0 Mio. €	2,5 Mio. €	1,0 Mio. €	0,25 Mio. €
Mindestens zu erzielende Effekte	Verlagerung: 250 Mio. tkm	keine	Verlagerung 1,25 Mrd. tkm	V-Leistg. 10 % Vermeidung: 500 Mio. tkm/ 25 Mio. Fz-km	keine
Verbreitung Ergebnisse	nein	ja	ja	ja	ja
Innovationsgrad	gering	sehr hoch	(sehr) hoch	sehr hoch	hoch
Bemerkungen	geringste inhaltliche Anforderungen	Identifizierung Marktbarriere erforderlich	neu in Marco Polo II	neu in Marco Polo II	wenige Partner nicht sinnvoll

* zzgl. bis zu 24 Monate für die Erstellung von Infrastruktur (Obergrenze in Summe: 72 Monate);

zzgl. 2 Monate für Berichterstattung, Abrechnung usw.

** Basis: bezuschungsfähige/anrechenbare Kosten

*** Finanzhilfe/Zuschuss der EU

Grafik: B. Seidel