

Marco Polo neu entdecken

Kombinierter Verkehr Brüssel erleichtert das Einwerben von Fördermitteln

Von Dr. Bernd Seidel

Vom kommenden Jahr an ist der Zugang zum intermodalen EU-Förderprogramm Marco Polo II deutlich leichter. Dies sieht die Änderung der Marco Polo II-Verordnung vor. Sie wird sich erstmals auf die Antragsphase 2010 auswirken und soll es vor allem mittelgroßen Unternehmen erleichtern, Mittel einzuwerben.

Gut gemeint, aber nicht immer gut gemacht: Diese Kritik war den Marco-Polo-Machern in der EU-Kommission bisher nicht fremd. Anträge scheiterten zu oft an der mittelständischen (Kunden-)Struktur – und daran, dass die Antragsteller die für eine Förderung vorgeschriebenen Verlagerungsmengen einfach nicht zusammenbekamen. Das soll sich aber ab dem kommenden Jahr ändern. So werden die mindestens zu verlagernden Verkehrsleistungen niedriger angesetzt als bisher. Außerdem werden die intermodalen Ladeeinheiten als Fracht anerkannt.

Ein Unternehmen reicht. Einen Förderantrag kann künftig auch ein einziges Unternehmen stellen. Partner, die in der Vergangenheit oft schon nur noch eine Alibifunktion erfüllten, müssen nicht mehr beteiligt werden. Die Bildung von Konsortien ist jedoch sinnvoll, wenn zum Beispiel Verlagerer oder weitere Dienstleister eng eingebunden werden sollen. Für gemeinsame Lernaktionen ist die Bildung von Konsortien weiterhin unerlässlich.

Besonders attraktiv wird das Marco Polo-Programm künftig dadurch, dass im Kombinierten Verkehr intermodale Ladeeinheiten in die Ermittlung der Verlagerungsmengen einbezogen werden. Das gilt sowohl für den Lastlauf als auch für die Rückführung le-

Förderkriterien für Marco Polo II

Aktionstyp	Verkehrsverlagerung	Katalytische Aktion	Meeresautobahn	Verkehrsvermeidung	Gemeinsames Lernen
Maximaler Förderzeitraum	36 Monate	60 Monate	60 Monate	60 Monate	24/50 Monate
Maximaler Förderanteil*	35 %	35 %	35 %	35 %	50 %
Mindestens zu erzielende Effekte	Verlagerung: 60 Mio. tkm/a; 13 Mio. tkm/a, wenn auf Binnenschiff	Verlagerung: 30 Mio. tkm/a	Verlagerung: 200 Mio. tkm/a	Vermeidung: 80 Mio. tkm/a oder 4 Mio. Fz-km/a	Vorzugsweise nachhaltige Ergebnisse; Zuwendung $\geq 0,25$ Mio. EUR
Verbreitung des Ergebnisses	nein	ja	ja	ja	ja
Innovationsgrad	gering	sehr hoch	(sehr) hoch	sehr hoch	hoch
Bemerkungen	geringste inhaltliche Anforderungen	Identifizierung einer Marktbarriere erforderlich		nur Verkehrsträger Straße + Logistik	Beschränkung auf wenige Partner nicht sinnvoll

* Basis: anrechenbare Kosten

Quelle: Seidel

rer Einheiten: Container, Wechselbehälter und Straßenfahrzeuge.

Für alle Aktionen, die einen direkten Beitrag zur Verkehrsverlagerung oder -vermeidung leisten, sind durchschnittliche Verlagerungsuntergrenzen festgelegt. Diese liegen deutlich unter den bisherigen Grenzen und beziehen sich zudem nur noch auf einen jährlichen Wert – bisher wurde, unabhängig von der Dauer der Vorhaben, grundsätzlich die gesamte Laufzeit betrachtet.

Besonders hervorzuheben ist die sehr niedrige Schwelle für Anträge aus dem Bereich der Binnenschifffahrt (mindestens zu verlagernde Verkehrsleistung 13 Mio. tkm/Jahr).

Eine solche – wenn auch moderate – Schwelle gibt es jetzt auch für „Katalytische Aktionen“. Diese erfordern innovative Ansätze, um Verkehrsverlagerungen zu bewirken. Sie können technischer, organisatorischer oder struktureller Art sein, müssen sich aber auf eine „Marktbarriere“ beziehen. Wichtig ist, dass katalytische Aktionen in dem jeweiligen Bereich zu einem

Durchbruch führen. Hier gilt es künftig eine Schwelle von mindestens 30 Mio. tkm/Jahr zu überwinden. Im Gegenzug entfällt für Katalytische Aktionen der mindestens zu beantragende Zuwendungsbetrag von 2 Mio. EUR.

Für die besonders beliebten Verkehrsverlagerungsaktionen senkt sich die Schwelle von 250 Mio. tkm auf 180 Mio. tkm, bezogen auf einen Zeitraum von drei Jahren.

Neu ist auch die Mindestlaufzeit für innovative Vorhaben von drei Jahren. Betroffen sind neben Katalytischen Aktionen auch die Meeresautobahnen und Vorhaben zur Verkehrsvermeidung. Ferner wurde die spezifische Förderquote auf hohem Niveau festgeschrieben. 2 EUR an Zuwendung beträgt jetzt der Regelsatz je 500 tkm verlagerter oder vermiedener Verkehrsleistung auf der Straße. Weitere Neuregelungen werden zu einer wesentlich flexibleren Handhabung des Programms durch die Agentur EAWI führen.

Call 2010 Ende Januar. Ende Januar ist mit der Veröffentlichung des jährlichen Aufrufs/Call 2010 zu rechnen. Darin werden die spezifischen Förderziele und alle Formalien erläutert. Nach Einsendeschluss wird ein kommissionsinternes Auswahlverfahren folgen, an dessen Ende ein Ranking aller Projekte und eine Förderung nach Verfügbarkeit der Mittel stehen. Projekte, die eines der Mindestkriterien nicht erfüllen, sind von einer Förderung ausgeschlossen.

Eine nachhaltige Wirkung eines Vorhabens ist grundlegend für dessen Förderung. Für die Zeit nach der defizitären Anlaufphase ist daher eine eigenwirtschaftliche Perspektive aufzuzeigen. Da die Förderung ausschließlich die Umsetzung von Maßnahmen im Markt unterstützen soll, sind For-

schungs- und Entwicklungsprojekte sowie Marktstudien nicht zuwendungsfähig.

Entsprechend der politischen Zielrichtung des Programms steigern sowohl große Verlagerungsmengen als auch die Kosteneffizienz der zu beantragenden Vorhaben deren Erfolgchancen. Dabei bezeichnet „Kosteneffizienz“ den öffentlichen Zuschussbedarf, bezogen auf die reduzierten negativen externen Effekte. Hier kann ein wesentlicher Erfolgsschlüssel auch für kleinere Vorhaben liegen.

Voneinander lernen. Von der besonderen Projektform „Gemeinsame Lernaktionen“ werden keine direkten Effekte im Sinne einer Verkehrsverlagerung oder -vermeidung erwartet.

Das EU-Förderprogramm ist jetzt für mehr Unternehmen interessant geworden

Gemeinsame Lernaktionen sollen aber durch die Förderung von Kooperationen, den Austausch von Kennt-

nissen und Erfahrungen sowie der gemeinsamen Ausbildung von Personal indirekte Effekte im Sinne des Programms erzeugen. Sie bereiten also die beteiligten Partner auf Verkehrsverlagerung und -vermeidung im weiteren Sinne vor. Um eine entsprechende Breitenwirkung zu erreichen, ist eine Beschränkung auf wenige Partner und einen geringen räumlichen Wirkungsbereich nicht sinnvoll.

Das EU-Förderprogramm Marco Polo ist mit diesen Änderungen für einen größeren Kreis sehr spannend geworden. Die Marco Polo-Kontaktstelle Niedersachsen gibt gern weitere Informationen und steht für Beratungen zur Verfügung.

DVZ 21.11.2009

www.marcopolo-programm.de

Dr. Bernd Seidel, Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE), Leibniz Universität Hannover; Leiter der Marco Polo-Kontaktstelle Niedersachsen. Kontakt auch über klotz@dvz.de

HINTERGRUND

Förderprogramm Marco Polo

Das Förderprogramm Marco Polo II der Europäischen Union stellt jährlich ein Förderbudget von etwa 60 Mio. EUR zur Verfügung. Es bietet europäischen Unternehmen die Möglichkeit, Anlaufverluste bei neuen oder erweiterten Diensten auszugleichen. Unterstützt werden Transportketten oder -systeme, die einen aktiven Beitrag zur Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Verkehrsträger Schiene und Wasser (Binnenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehr) leisten.

Das Programm übernimmt ganz oder teilweise das wirtschaftliche Defizit von Verkehrsangeboten und unterstützenden Aktivitäten, auch Aktio-

nen genannt, während einer Anlaufphase von bis zu fünf Jahren.

Betroffene Verkehrsströme müssen mindestens eine innereuropäische oder eine Außengrenze zu einem benachbarten Land überqueren. Die Höhe der Förderung hängt ab von der im Straßenverkehr anfallenden Verkehrsleistung in Tonnenkilometern.

Anträge können einmal jährlich bei der Exekutivagentur für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (EAWI) in Brüssel gestellt werden. Der nächste Abgabetermin für Projektvorschläge, wie die Anträge auch genannt werden, wird voraussichtlich im April 2010 liegen.