

Anlaufverluste bei der Umstellung von Verkehren auf die Schiene werden durch das EU-Förderprogramm Marco Polo getragen.



# Fördermittel in Millionenhöhe

EU unterstützt auch Speditionen und Transportunternehmen, die Gütertransporte verlagern wollen

Von Stephan Naumann

Es gibt wieder nicht rückzahlbare Fördergelder aus Brüssel. Im Februar soll ein neuer Aufruf des Programms **Marco Polo II** erfolgen. Die **über 60 Mio. EUR** können auch von Speditionen und Transporteuren genutzt werden, wenn sie internationale Transporte von der Straße auf die Schiene oder das Schiff verlagern.

Das kann sich lohnen. Denn aufgrund der zunehmenden Verkehrsbelastung der Straße und der gerade stark gestiegenen Lkw-Maut gewinnen alternative Verkehrsträger für Gütertransporte an Bedeutung. Erleichtert wird die Verlagerung durch das EU-Förderprogramm. Logistikunternehmen als auch Verlagerer können im Rahmen der Anschubförderungen ihre Verluste in den ersten Jahren in Millionenhöhe durch den Fördertopf ausgleichen. Die Förderanträge hierfür müssen im ersten Quartal gestellt werden.

Das Förderprogramm **Marco Polo II** der Europäischen Union unterstützt **nur internationale Projekte, die Straßengüterverkehr vermeiden oder ihn auf alternative Verkehrsträger verlagern**. Bei einer Verlagerung sollen Bahn, Binnenschiff und Kurzstrecken-seeverkehr eine maßgebliche Rolle zukommen. Der Lkw-Anteil soll bei der Transportkette so gering wie möglich gehalten werden.

Förderanträge können von Konsortien innerhalb von jährlichen Aufrufen (Calls) bei der Europäischen

Kommission eingereicht werden. Üblicherweise stellen zwei Unternehmen, die ein Transportkonzept zusammen umsetzen wollen, einen gemeinsamen Antrag. Mindestens ein Unternehmen muss mit seiner Betriebsstätte in Europa liegen.

Ein klassisches Projektconsortium besteht aus dem Verkehrsunternehmen, welches die Haupttransportleistung erbringt, und weiteren Logistikpartnern. Dies können beispielsweise Dienstleister für den Güterumschlag, Lkw-Speditionen (für Transport zwischen Umschlaganlage und Endkunde) oder Vertriebspartner sein.

**Chance für Lkw-Spediteure.** Die Beantragung der nicht rückzahlbaren Zuschüsse kann sich auch für Lkw-Speditionen rechnen, die allein nicht genügend Aufkommen für das Förderprogramm haben. Beispiel: Drei Lkw-Speditionen transportieren zwischen Warschau und Hannover jeweils etwa 2000 Container (20 Fuß) pro Jahr auf der Straße. Sie entscheiden sich aufgrund steigender Kosten, die Güter auf die Schiene zu verlagern. Sie buchen gemeinsam für die entsprechende Relation einen Ganzzug. Der Zug verkehrt dreimal die Woche und erbringt in den ersten drei

Jahren eine Transportleistung von 580 Mio. Tonnenkilometer (tkm). Für den Vor- und Nachlauf sind die Speditionen weiterhin individuell verantwortlich.

Da das anfängliche Transportvolumen noch nicht ausreicht, um die Züge voll auszulasten, entstehen Anfangsverluste in Höhe von 1 Mio. EUR in den ersten drei Jahren. Anschließend erreicht der Verkehr die Gewinnschwelle.

Zur Finanzierung der Anlaufverluste beantragen die Speditionen gemeinsam Fördermittel über das Marco-Polo-II-Programm. Sie können einen Zuschuss von 1 Mio. EUR erhalten, da die Förderung auf die Höhe der Anlaufverluste oder auf 2 EUR pro 500 tkm verlagerte Transportleistung gedeckelt ist. Der niedrigere der beiden Werte ergibt den rechnerischen Maximalzuschuss.

Im vorliegenden Projekt sind die Anfangsverluste maßgeblich, da sie den theoretischen Maximalzuschuss aufgrund der Transportleistung unterschreiten. Der Maximalzuschuss errechnet sich in diesem Beispiel aus: 580 Mio. tkm geteilt durch 500 x 2 EUR = 2,32 Mio. EUR. Mit Hilfe der Förderung sind die Speditionen in der Lage, einen attraktiven Transportdienst aufzusetzen und nach dem dritten Jahr Erlöse zu erwirtschaften.

**Kooperationen eingehen.** Ohne eine Kooperation der Speditionen hätte der Dienst nicht das Mindesttransportvolumen erreicht, das für antragsberechtigende Marco-Polo-II-Projekte erforderlich ist (250 Mio. tkm). Auch die Zahl der Rundläufe pro Woche wäre geringer ausgefallen, welches die Bedeutung des Dienstes für zeitkritische Transportgüter begrenzt hätte.

Mit dem Aufruf im Februar will die EU die Förderintensität der bisherigen Aufrufe verdoppeln: auf bis zu 2 EUR pro 500 Tonnenkilometer Transportleistung. In den letzten Aufrufen betrug der EU-Zuschuss dagegen maximal 1 EUR pro 500 tkm Transportleistung, beziehungsweise bei leichten Volumengütern maximal 1 EUR pro 2000 m³/km.

Geblieben ist, dass die Kommission gemäß dem Motto „Nicht Kleckern, sondern Klotzen“ schwerpunktmäßig Projekte mit umfangreichen Transportleistungen fördert. Projekte unterhalb einer Transportleistung von 250 Mio. tkm in den ersten drei Jahren haben keine Chance auf Förderung.

Der Zuschuss wird auf die real angefallenen projektbezogenen Kosten ab dem Zeitpunkt der Einreichung des

Förderantrags angerechnet. Bei größeren Vorhaben können unter bestimmten Voraussetzungen auch infrastrukturelle Zusatzmaßnahmen finanziert werden. Nicht förderfähig sind anfallende Kosten für Maßnahmen, die außerhalb der EU anfallen.

Das wichtigste Kriterium für die Förderung ist die Qualität der Projekte hinsichtlich des zu erwartenden Erfolgs (beispielsweise Verlagerungsvolumen) und der Eignung der Projektpartner (zum Beispiel Kompetenzen, Kapazitäten). Ebenfalls entscheidend ist, dass der Antragsteller die Kommission mit seiner Darstellung des Projektes überzeugen kann: Hier zählen Verständlichkeit, Glaubwürdigkeit und Professionalität.

Im vergangenen Jahr wurden bei der Europäischen Kommission 46 Projektanträge eingereicht, 30 Antragsteller davon lud die Kommission zu Vertragsverhandlungen ein. Der neue Aufruf 2009 wird voraussichtlich Ende Januar 2009 veröffentlicht. Die Abgabefrist der Anträge ist für Ende April 2009 geplant.

DVZ 15.1.2009 (hec)

Stephan Naumann, Partner bei Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Hamburg. Kontakt über [hector@dvz.de](mailto:hector@dvz.de)

## So kommen Sie an die Fördergelder

DVZ-Veranstaltungsreihe mit Ernst & Young in acht Städten zeigt Möglichkeiten auf

### HINTERGRUND

#### Das Förderprogramm Marco Polo II

- Gesamtbudget des Programms von 2007 bis 2013: 450 Mio. EUR
- Budget für den aktuellen Förderaufruf in 2009: über 60 Mio. EUR
- Geografisch abgedecktes Fördergebiet: 27 EU-Mitgliedsstaaten, Island, Norwegen, Liechtenstein, EU-Kandidatenländer und nahe gelegene Drittstaaten
- Förderinhalt: Aufbau/Erweiterung von transeuropäischen Relationen auf der Schiene oder dem Wasser
- Fokus liegt auf zwei neuen Förderaktionen:
  - a) Meeresautobahnen
  - b) Verringerung des Verkehrsaufkommens
- Förderhöhe: maximal 100 Prozent der Anlaufverluste während der Startphase, beziehungsweise maximal 2 EUR pro 500 Tonnenkilometer Transportleistung
- Projektlaufzeit: je nach Vorhaben 3 bis maximal 5 Jahre
- Abgabefrist für Anträge in Brüssel: voraussichtlich Ende April 2009
- Einreichung von Anträgen im Jahresrhythmus bis 2013 möglich.

[www.dvz.de/marcopolo](http://www.dvz.de/marcopolo)

In wenigen Wochen veröffentlicht die EU-Kommission einen neuen Marco-Polo-Aufruf. Dann läuft die Zeit, Förderanträge nach dem Marco-Polo-Programm zu stellen. Gefördert wird die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die alternativen Verkehrsträger Bahn und Schiff.

Angesichts steigender Mautsätze, strengerer Regelungen für Lenk- und Ruhezeiten sowie wieder steigender Dieselpreise ist die Verlagerung oftmals eine sinnvolle Alternative. Zumal das Programm die gesamten Anlaufverluste, beispielsweise von neuen Bahn- oder Schiffsrelationen, in den ersten drei Jahren in vollem Umfang ersetzt.

Ernst & Young und die DVZ Deutsche Logistik-Zeitung zeigen in einer Veranstaltungsreihe vom 26. Januar bis 24. Februar in acht Städten auf, wer das Förderprogramm „Marco Polo II“ nutzen kann und wie er an die Fördergelder kommt. Die Auftaktveranstaltung in Düsseldorf beginnt um 16.30 Uhr. Alle weiteren Veranstaltungen beginnen um 9 Uhr und enden um 11.30 Uhr. Sinn der frühen Zeit ist es, das Wichtigste des Tages anschließend noch erledigen zu können. Ernst & Young hat mit diesem Format bereits gute Erfahrungen gemacht.

Einen Überblick über den aktuellen Marco-Polo-Call und das Antrags-



Stephan Naumann



Manja Jänsch



Friedhelm Forge



Dr. Roland Billing



Robert Gohla



Simon Sdahl

verfahren wird Manja Jänsch, Senior Consultant bei Ernst & Young, geben. Über Erfahrungen und Beispiele aus der jüngsten Marco Polo-Entscheidungspraxis der Europäischen Kommission referiert dann Stephan Naumann, Partner bei Ernst & Young. Fallbeispiele werden die Möglichkeiten veranschaulichen, um die Chancen besser einzuschätzen.

Abgerundet werden die Veranstaltungen durch das Thema „Fördermittel und Förderkredite für Logistiker und Verlagerer“. Dabei geht es um Förderprogramme für Logistik, aber auch um allgemeine Fördermaßnahmen. Oft können diese auch für Logistik- und Transport genutzt werden, sind jedoch noch nicht ausreichend bekannt. Hierzu referieren

regionale Förderexperten vom europäischen Service-Netzwerk „Enterprise Europe Network (EEN)“. EEN unterstützt kleine und mittlere Unternehmen bei ihren Aktivitäten auf dem Binnenmarkt und auf Drittmarkten. Es leistet praktische Hilfe beim Zugang zu neuen Märkten und bei der Suche nach geeigneten Geschäftspartnern in anderen Ländern. Europa-weit stehen mehr als 4000 Mitarbeiter in 500 Kontaktstellen verteilt über 40 Länder zur Verfügung.

Die EEN-Referenten:

- Düsseldorf, 26. Januar: Simon Sdahl, NRW.Bank
- Stuttgart, 27. Januar: Robert Gohla, Steinbeis-Europa-Zentrum, Karlsruhe
- Berlin, 4. Februar: Lars Holstein, TSB Innovationsagentur Berlin
- Forschungs- und Anwendungsverbund Verkehrssystemtechnik (FAV)
- Leipzig, 5. Februar: Dr. Roland Billing, AGIL GmbH, Leipzig
- Eschborn, 10. Februar: Silke Brüggemann, EIC Trier IHK/HWK Europe, Trier
- Hamburg, 12. Februar: Dr. Harald Eifert/Sibyl Scharrer, Innovationsstiftung Hamburg
- München, 19. Februar: Friedhelm Forge, IHK für München und Oberbayern
- Hannover, 24. Februar: Stefan Ausermann, NBank [www.dvz.de/marcopolo](http://www.dvz.de/marcopolo)