

Marco Polo für alle?

Reform des EU-Förderprogramms steht auf dem Prüfstand

Was hat der italienische Entdecker Marco Polo eigentlich verbrochen, dass die EU ihr intermodales Förderprogramm nach ihm benannt hat? Wer sich eingehender mit den Projektaufufen und Auswahlverfahren befasst, dem schießt diese Frage über kurz oder lang unweigerlich durch den Kopf.

Denken Praktiker an Marco Polo, überwogen bislang grundsätzlich die Bauchschmerzen angesichts der komplexen und langwierigen Verfahren statt der Freude auf eine Anschubfinanzierung von bis zu fünf Jahren, um die Risiken neuer Dienste abfedern zu können. Kein Wunder, denn bevor Transportunternehmen in den Genuss von EU-Geldern für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene sowie Binnen- und Seeschiff kommen, wird ihnen einiges abverlangt. Zu viel, so die Kritik der Praktiker, die von mangelnder Transparenz bis hin zu dem enormen finanziellen und zeitlichen Aufwand reicht, den Unternehmen auf sich nehmen müssen. Kurz gesagt, gut gemeint ist noch lange nicht gut gemacht.

Verfahren vereinfacht. Diese Kritik ist auch der Europäischen Kommission nicht entgangen. So wurde die Verwaltung und Evaluierung der Anträge einer externen Exekutivagentur mit eigenen Experten übertragen. Außerdem wurde das Förderprogramm grundlegend überarbeitet. So wurde nach Angaben der Kommission das Verfahren insgesamt vereinfacht und beschleunigt, so dass zwischen der Bewerbung und der Unterzeichnung

der Fördervereinbarung deutlich weniger Zeit verstreichen soll.

Attraktivere Kriterien. Zumindest auf dem Papier wird Marco Polo insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen attraktiver: So wurde die Mindestförderschwelle der zu verlagernden Güterverkehrsleistung von

500 tkm vermiedenem oder verlagerter Straßenverkehr erhöht. Zudem dürfen künftig 20 statt 10 Prozent der Fördermittel für Zusatzinfrastrukturen verwendet werden. Ab sofort ist es auch Einzelunternehmen möglich, Projekte einzureichen. Die Gründung eines Konsortiums, die in der Vergangenheit ohnehin oft nur eine Alibifunktion hatte, ist nicht mehr erforderlich.

Peinliche Pannen. All diese Neuerungen sollen nun erstmals greifen. Doch der geplante Neuanfang ging gehörig in die Hose. Bereits bei der Veröffentlichung des Projektaufrufs 2010 am 15. März kam es zu peinlichen Pannen.

Der Text konnte erst zwei Tage nach dessen offizieller Ankündigung über die Marco-Polo-Internetseite der Kommission abgerufen werden. Ernüchternd waren Anrufe beim Marco-Polo-Helpdesk der EU-Behörde. Dort konnte oder wollte man einfachste Fragen, beispielsweise nach dem Ende der Frist für das Einreichen von Projektanträgen, nicht beantworten. Das ist gelinde gesagt wenig verheißungsvoll.

Zu viele Hindernisse. Allein die Tatsache, dass Förderprogramme wie Marco Polo einen Hilfsdienst nötig haben, ist an sich schon kein gutes Zeichen. Denn haben Unternehmen Fördergelder erst dann verdient, wenn sie genauso viele Hindernisse wie Marco Polo auf dessen Weg nach China überwunden haben? Übrigens, Projektanträge können noch bis 18. Mai eingereicht werden.

DVZ 1.4.2010 (td)
dahm@dvz.de



Das bewegt Brüssel

Christian Dahm, EU-Korrespondent

jährlich 80 Mio. auf 60 Mio. tkm reduziert. Eine besonders niedrige Schwelle gilt für Projekte der Binnenschifffahrt mit jährlich 13 Mio. tkm.

Besonders interessant ist vor allem, dass das Gewicht intermodaler Ladeeinheiten wie Container, Wechselbehälter oder Straßenfahrzeuge in die Ermittlung der Verlagerungsmengen einbezogen werden. Das gilt sowohl für den Lastlauf als auch für die Rückführung leerer Einheiten.

Am Markt bestehen. Die Kommission verweist aber ausdrücklich darauf, dass nur Projekte Aussicht auf Förderung haben, bei denen nachweislich bestandsfähige Güterverkehrsdienste mit anderen Verkehrsträgern als dem Lkw eingerichtet werden. Anders gesagt, Projekte müssen auch nach Ende der EU-Finanzunterstützung am Markt bestehen können.

Um dies zu erleichtern, wurde die Förderintensität von 1 auf 2 EUR je