04 MEI 2016

RheinlandPfalz
MINISTERIUM
DES INNERN, FÜR SPORT
UND INFRASTRUKTUR

Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz
Postfach 3280 | 55022 Mainz

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid registry - HT 4691
B-1049 Bruxelles

Der Minister

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-3595
Poststelle@isim.rlp.de
www.isim.rlp.de

28. April 2016

Mein Aktenzeichen	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner/-in / E-Mail	Telefon / Fax
46 28:376 Bitte immer angeben!		Münch/Schulte gregor.schulte@isim.rlp.de	06131 16-2463 06131 16-172463

Verordnungsentwurf der Europäischen Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Art. 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AGVO-Konsultation - HT.4691
- **Binnenhäfen -**

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 07.03.2016 hat die Europäische Kommission zu dem o.g. Verordnungsentwurf das öffentliche Konsultations- und Beteiligungsverfahren eingeleitet. Zu dem Aspekt der Aufnahme der Beihilfefähigkeit öffentlich geförderter Infra- und Suprastrukturen in **Binnenhäfen** nimmt das Bundesland Rheinland-Pfalz wie folgt Stellung:

Die Wasserstraßen Rhein und Mosel sind zentrale Achsen im europäischen Verkehrswegenetz. Für das Land Rheinland-Pfalz sind sie identitätsstiftend und verkehrspolitisch prägend. An beiden Flüssen sind 12 öffentlich zugängliche und von öffentlichen Stellen getragene Binnenhäfen gelegen. Ihr Güterumschlag pro Jahr beträgt ca. 24 Mio. t.

RheinlandPfalz
MINISTERIUM
DES INNERN, FÜR SPORT
UND INFRASTRUKTUR

Deshalb zielt die Verkehrspolitik von Rheinland-Pfalz darauf ab, Güterverkehre nach Möglichkeit auf Wasserstraßen und Bahn zu verlagern. Dies schont die Umwelt und entlastet das Straßennetz. Zudem verfügt das Binnenschiff für den Güterverkehr gegenüber Bahn und LKW noch über erhebliche freie Kapazitäten. Insbesondere der kombinierte Verkehr muss gegenüber dem häufig kostengünstigeren LKW-Transport auf öffentlich finanzierten Straßen eine konkurrenzfähige Alternative bieten.

Dies setzt leistungsfähige Infra- und Suprastrukturen sowie zeitgemäße Standards in den öffentlichen Binnenhäfen voraus. Sie entscheiden mit über die Zukunftsfähigkeit ganzer Regionen. Sie bedürfen daher fortlaufender Modernisierung und eines stetigen zukunftsorientierten Ausbaus. Die dafür erforderlichen Investitionen in Hafenbecken, Dalben, Gleis- und Krananlagen wie auch in Lagerkapazitäten für den Kombinierten Verkehr sind langfristiger Natur und auf Jahrzehnte angelegt. In den meisten Fällen sind die notwendigen Investitionen unter rein betriebswirtschaftlichen Aspekten nicht rentabel, sie bedürfen deshalb öffentlicher Zuschüsse bzw. deren öffentlicher finanzieller Absicherung.

Besonders in kleineren Binnenhäfen werden Umschlaganlagen oft von nur einem einzigen Unternehmen betrieben. Hier sind in der Vergangenheit Investitionen mitunter unterblieben, weil eine öffentliche Bezuschussung oder eine öffentliche Bürgschaft unter EU-beihilferechtlichen Aspekten problematisch erschien oder nicht kurzfristig bzw. nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand geklärt werden konnte.

Vor diesem Hintergrund begrüßt das Land Rheinland-Pfalz nachdrücklich die Absicht der Kommission, die Bezuschussung von Infra- und Suprastrukturen in Binnenhäfen in die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 (AGVO) aufzunehmen.

Dieser bedeutsame Schritt entlastet die Entscheidungsträger bzw. Hafenbetreiber von oft als unverhältnismäßig empfundenen bürokratischen Schranken, die in der Vergangenheit oftmals auch kurzfristig erforderlichen Investitionen in Binnenhäfen entgegenstanden. Insbesondere Betreiber kleinerer Binnenhäfen bemängeln, dass sie den gleichen förder-

RheinlandPfalz
MINISTERIUM
DES INNERN, FÜR SPORT
UND INFRASTRUKTUR

und ordnungsrechtlichen Anforderungen und Beurteilungen unterworfen sind wie beispielsweise weltweit operierende Überseehäfen. Die Aufnahme von einigen wesentlichen Fördertatbeständen in die AGVO sollte nunmehr einen sicheren und für kleinere Häfen flexibler handhabbaren Rechtsrahmen für Investitionen in ihre Infrastrukturen schaffen.

Im Einzelnen werden folgende Anregungen gegeben:

Zu Artikel 1 Absatz 2 e) Nr. 155 neu (Hafeninfrastruktur):

1. Es wird angeregt, dass zu den Hafeninfrastrukturen auch Einrichtungen zum Hochwasserschutz gezählt werden. Dies bewirkt, dass Umschlaganlagen ganzjährig auch bei Hochwassersituationen zuverlässig und berechenbar betrieben werden können.

2. Das gleiche gilt für finanzielle Hilfen für die Sanierung von Altlasten im Rahmen der Finanzierung von Suprastrukturen. Diese Maßnahmen sind bei betriebswirtschaftlicher Betrachtung auch langfristig selten rentabel, jedoch im Regelfall Voraussetzung für die Erweiterung bzw. Intensivierung hafenwirtschaftlicher Nutzungen.

Zu Artikel 1 Absatz 2 e) Nr. 156 neu (Hafen-Suprastruktur):

Es ist sinnvoll und folgerichtig, in die Begriffsbestimmung der Hafen-Suprastruktur auch mobile Ausrüstungen einzubeziehen. Dies gilt insbesondere für mobile Krananlagen. Im Fokus müssen hier größere, auch nicht an Schienen gebundene Schwerlastkräne von 100 und mehr Tonnen Hebeleistung gesehen werden. Sie stehen im Gegensatz zu selbstfahrenden Transportgeräten wie z.B. Reachstackern oder Portalkränen.

Schwerlastkräne sind nicht ortsfest installiert; sie können im Hafengebiet zwar aufwändig, jedoch flexibel positioniert werden (z.B. auch bei Hochwasser und Überschwemmungen) und sind für unterschiedlichsten Güterumschlag geeignet.

Solche mobilen Geräte werden in ganz besonderem Maße in kleineren Binnenhäfen benötigt, die z.B. nur über ein Hafenbecken verfügen, das aber von einem schienengebundenen Portalkran nicht umfassend bedient werden kann.

Die Einbeziehung solcher mobiler Krananlagen in die Hafen-Suprastruktur ist insoweit systematisch erforderlich und hier klar zu stellen, da der Entwurf bei der Aufzählung der zulässigen Fördertatbestände diese Anlagen ausdrücklich ausnimmt (vgl. unten zu Artikel 56 c Absatz (2) a)).

Zu Artikel 4 Buchstabe ff neu (Höhe der Einzelinvestition):

Die Höhe der zulässigen Einzelbeihilfe für Binnenhäfen pro Einzelinvestition ist auf maximal 20 Mio. € festgesetzt. Dieser Betrag wird im Regelfall bei mittleren und kleineren Binnenhäfen zwar auskömmlich sein. Mit Blick auf die besonders hohen Investitionen, die gerade bei dem Bau bzw. Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (Containerterminals) entlang der europäischen Güterverkehrskorridoren (z.B. Rhine-Alpin) erforderlich sind, wird jedoch - analog zu der für die Seehäfen geltenden Regelung - eine Anhebung des Betrages je Einzelinvestition für die Binnenhäfen entlang von Kernnetzkorridoren auf mindestens 30 Mio. € angeregt. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass solche Investitionen auch in diesen Fällen der Betrachtung des 3-Jahreszeitraums gem. Art. 56c Absatz 5 unterliegen.

Zu Artikel 56c Absatz 2 neu (Beihilfefähige Kosten):

Es wird vorgeschlagen, neben den Planungskosten als beihilfefähige Kosten auch die Kosten des Grunderwerbs sowie die im Einzelfall erforderliche Sanierung von Baugrund bei festgestellten Altlasten anzuerkennen.

Zu Artikel 56c Absatz 2 a) neu (Beihilfefähigen Kosten):

Die Betreiber öffentlicher Binnenhäfen sollten möglichst umfassend investieren können. Neben klassischen Infrastrukturen (Hafenbecken, Spundwände, Straßen, Gleisanlagen, etc.) sollten Binnenhäfen, insbesondere kleinere Häfen, beihilfeunschädlich möglichst flexibel und umfassend in ihre Suprastrukturen (Containerterminals, Logistikhallen, etc.) investieren und hierfür staatliche Finanzierungshilfen erhalten können:

1. Der Zusatz "mit Ausnahme der mobilen Ausrüstung" ist unbedingt zu streichen.
   Zu der Notwendigkeit, dass zu den förderfähigen Infra- und Suprastrukturen gerade bei kleineren Binnenhäfen insbesondere auch mobile und flexibel einsetzbare Schwerlastkräne gehören müssen, wurde oben zu Artikel 1 Absatz 2 e) Nr. 156 im Rahmen der Begriffsbestimmung Näheres ausgeführt.
   Kleinere Binnenhäfen müssen mit erheblich weniger Equipment wesentlich schneller und flexibler auf anstehende Güterumschläge reagieren können, als etwa groß ausgelegte Hafenanlagen mit einer Vielzahl von Umschlagstellen. Dies gilt etwa für den Umschlag von schwerlastigen und großvolumigen Bauelementen für Windkraftanlagen oder Transformatoren, die in Tallagen möglichst per Binnenschiff und möglichst auf nur kurzen Strecken per Spezial-LKW transportiert werden sollten.

2. Klargestellt und in den Text aufgenommen werden sollte, dass die Förderung der Investitionskosten auch in der Weise erfolgen kann, dass staatliche oder kommunale Träger öffentlicher Binnenhäfen Sicherheiten wie Bürgschaften oder Patronatserklärungen leisten, mit denen Zuschüsse von dritter Stelle abgesichert werden. Bürgschaftszinsen, die ausschließlich für den theoretischen Fall einer Rückzahlung bei nicht zweckentsprechender oder vorzeitig beendeter Nutzung zu zahlen sind, erweisen sich in der Regel als ineffizient: sie müssen für eine anfängliche Investition entsprechend der Bindungsfristen oft über viele Jahre gezahlt werden und verteuern damit die Investition unnötig.

3. Zu den beihilferechtlich zulässigen Förderungen sollte auch der Grunderwerb im Falle eines Ausbaus oder Erweiterung eines Binnenhafens zählen. Die bauliche Errichtung von Anlagen ist in der Regel mit einem Grunderwerb oder der Bestellung eines Erbbaurechts zu einer investiven Einheit verbunden. Deshalb darf auch bei der beihilferechtlichen Betrachtung nicht differenziert werden.

Zu Artikel 56c Absatz 2 b) (Modernisierung):

Mit dem Begriff „Modernisierung" bleibt unklar, welche konkreten investiven Maßnahmen als beihilfefähig gelten sollen. Es wird zur Konkretisierung daher vorgeschlagen, dass zu den beihilfefähigen Kosten auch die Kosten für den Ausbau und die grundlegende Sanierung gehören.

Zu Artikel 56c Absatz 3 neu (Bemessung staatlicher Unterstützungsleistungen):

Nach dem Entwurf darf der Beihilfebetrag die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Berechnung an Artikel 2 Nr. 39 der AGVO orientiert.

RheinlandPfalz
MINISTERIUM
DES INNERN, FÜR SPORT
UND INFRASTRUKTUR

„Betriebsgewinn aus der Investition“ ist definiert als „Differenz zwischen den abgezinsten Einnahmen und den abgezinsten Betriebskosten im Laufe des betreffenden Investitionszeitraums, wenn die Differenz positiv ist. Betriebskosten sind u. a. Personal-, Material-, Fremdleistungs-, Kommunikations-, Energie-, Wartungs-, Miet- und Verwaltungskosten. Für die Zwecke dieser Verordnung zählen dazu jedoch weder Abschreibungs- noch Finanzierungskosten, wenn diese durch die Investitionsbeihilfe gedeckt werden.“
Mit Blick auf die damit verbundenen umfangreichen Berechnungs- und Prüfungsverfahren wird angeregt, für die Berechnung der zulässigen Beihilfehöhe einen einfacheren Berechnungsmodus zu entwickeln.

Mit freundlichen Grüßen

Roger Lewentz