

Mitteilung
der Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland
an die Europäische Kommission
vom 20. September 2024

im Rahmen der Konsultation

zum Entwurf für Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Landverkehr und multimodalen Verkehr und zum Entwurf für eine Verordnung der Europäischen Kommission zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen im Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union – HT.5524 –

Die Bundesregierung dankt der Europäischen Kommission („Kommission“) für die Vorlage der o.g. Entwürfe für Beihilfeleitlinien für den Landverkehr und den multimodalen Verkehr („Verkehrsleitlinien“) und für eine neue Gruppenfreistellungsverordnung speziell für den Verkehrssektor („VGVO“) und die damit verbundene Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Bundesregierung begrüßt die grundsätzlichen Ziele der Überarbeitung der bisherigen Eisenbahnleitlinien hin zu Verkehrsleitlinien sowie die Vorlage einer neuen Gruppenfreistellungsverordnung.

Nichtdestotrotz gibt es aus Sicht der Bundesregierung Änderungsbedarf, um die Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger stärker unterstützen zu können. Auch sollten einige Regelungen aus Gründen der Rechtssicherheit und einer einheitlichen Rechtsanwendung konkretisiert werden.

I. VGVO

Zu dem Entwurf der VGVO der Kommission nimmt die Bundesregierung wie folgt Stellung:

1. Erwägungsgründe

a) neuer Erwägungsgrund

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich das Bemühen der Kommission um möglichst starken Gleichlauf mit der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO). Dieses Bemühen sollte in der VGVO ausdrücklich erklärt werden, so etwa in einem zusätzlichen Erwägungsgrund Nummer 10a:

„Soweit sich nicht aus Artikel 93 des Vertrags besondere Anforderungen ergeben, wird Kohärenz mit den Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) angestrebt. Insbesondere sollen die Begrifflichkeiten und Begriffsbestimmungen grundsätzlich mit denen der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung übereinstimmen.“

Vielfach könnte der Gleichlauf auch gestärkt werden, indem die VGVO bei allgemeinen Regelungen nicht den Text der AGVO nur wiederholt, sondern auf diesen verweist, so wie dies beispielsweise bei der Definition von „Unternehmen in Schwierigkeiten“ (Artikel 2 Buchstabe mm VGVO) gehandhabt wird.

b) Erwägungsgrund Nummer 16

In Erwägungsgrund Nummer 16 wird ausgeführt, dass Kapitalzuführungen nicht als transparente Beihilfen angesehen werden. Dahingegen gelten Kapitalzuführungen in der AGVO als transparente Beihilfen, wenn z.B. die Voraussetzungen des Artikel 22 AGVO eingehalten werden.

Der Begriff „Transparenz“ sollte innerhalb der Beihilfavorschriften einheitlich definiert und verwendet werden.

2. Kapitel 1 – Gemeinsame Bestimmungen

a) Artikel 1 VGVO – Anwendungsbereich

Gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben f und g VGVO sind staatliche Beihilfen für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schienen, Straßen sowie Binnenwasserstraßen, die unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen, vom Anwendungsbereich der VGVO ausgeschlossen. Es sollte an dieser Stelle klargestellt werden, dass Sachverhalte, die teilweise die Voraussetzungen der VGVO als auch der VO (EG) Nr. 1370/2007 erfüllen, unter der jeweiligen Verordnung gefördert werden können.

Ferner sollte Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe i VGVO gestrichen werden (ggf. mit Folgestreichung von Buchstabe j). Eine derartige Bestimmung, wonach Beihilferegulungen nur für sechs Monate freigestellt sind, wenn die Kommission nicht in diesem Zeitraum den Evaluierungsplan genehmigt, bringt unnötige und unangemessene Rechtsunsicherheit für die Unternehmen mit sich. Selbst Beihilfen, die in vollem Einklang mit den materiellen Freistellungsvoraussetzungen stehen, sind wegen eines rein formellen Verstoßes infolge eines länger andauernden Genehmigungsverfahrens unheilbar rechtswidrig. Diese Rechtsfolge erscheint unverhältnismäßig gegenüber dem Unternehmen, das auf die Evaluierungsgenehmigung keinen Einfluss nehmen kann. Auch haben sich im Rahmen der AGVO in der Vergangenheit Auslegungsschwierigkeiten hinsichtlich der Evaluierungsplangenehmigung ergeben, die nicht zu Lasten der Unternehmen gehen dürfen.

b) Artikel 2 Buchstabe i VGVO – externe Kosten des Verkehrs

Bei der Definition „externe Kosten des Verkehrs“ sollten nähere Erläuterungen aufgenommen werden, wie die Kosten ermittelt und beziffert werden sollen (alternativ: im Kontext von Artikel 10 VGVO näher erläutern). Die Prüfpflicht für die Vereinbarkeit von Beihilfen mit der VGVO liegt bei den Mitgliedstaaten. Insofern ist es erforderlich, dass die Vorschriften aus sich heraus gut verständlich sind, um eine einheitliche Rechtsanwendung in allen Mitgliedstaaten sicherzustellen. Die Erfahrung mit der Berechnung von externen Kosten nach den Eisenbahnleitlinien im Rahmen von Notifizierungen – die hier als Vorbild für die VGVO dienen – dürften von Mitgliedstaat

zu Mitgliedstaat unterschiedlich sein. Aber auch innerhalb der Mitgliedstaaten werden beihilfegewährende Stellen nicht gleichermaßen vertraut mit dieser Methodik sein.

c) Artikel 2 Buchstabe bb VGVO – Schienenanlagen

Nach der Definition gem. Artikel 2 Buchstabe bb VGVO fallen die im Anhang II der Richtlinie 2012/34/EU genannten Serviceeinrichtungen unter den Begriff der Schienenanlage. Dazu zählen grundsätzlich auch Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen und Wartungseinrichtungen.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass – im Einklang mit der Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe (2016/C 262/01) – die Finanzierung des Baus von Eisenbahninfrastrukturen, die potenziellen Nutzern zu gleichen und diskriminierungsfreien Bedingungen zur Verfügung gestellt werden, in der Regel keine Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten haben und mithin den Wettbewerb nicht verfälschen. Entsprechende Förderungen unterfallen daher - weiterhin - nicht dem Europäischen Beihilferecht.

d) Artikel 2 Buchstabe ii VGVO – nachhaltiger multimodaler Verkehr

Der Nachhaltigkeitsaspekt wird in der Definition nicht hinreichend aufgegriffen. Es wird nachfolgende Formulierung angeregt, um ein einheitliches Verständnis bei der Anwendung sicherzustellen:

„nachhaltiger multimodaler Verkehr“ die Beförderung von Gütern oder Personen über mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger, wobei mindestens einer der genutzten Verkehrsträger die Schiene, eine Binnenwasserstraße als weniger umweltbelastende Verkehrsträger oder – bei Kombination mit dem Kurzstreckenseeverkehr – die Straße ist;“

e) Artikel 2 Buchstabe mm VGVO – Definition von Unternehmen in Schwierigkeiten (UiS)

Die Bundesregierung weist an dieser Stelle noch einmal auf den akuten Anpassungsbedarf bei der Definition von „Unternehmen in Schwierigkeiten“ hin. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insofern auf die Stellungnahme der Bundesregierung vom 6. November 2023 zur Konsultation zu einer möglichen Verlängerung der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien verwiesen.

f) Artikel 2 Buchstabe nn VGVO – Fahrzeug für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr

Es wird vorgeschlagen, die Reihenfolge von i) und ii) zu tauschen, so dass diese im Einklang mit dem zu definierenden Begriff stehen.

g) Artikel 2 VGVO – Aufnahme neuer Definitionen

aa) Definition „einziges Unternehmen“

Die Bundesregierung spricht sich dafür aus, in Artikel 2 VGVO eine Definition von „einziges Unternehmen“ nach dem Vorbild von Artikel 2 Nummer 2 der De-minimis-Verordnung aufzunehmen. Diese Definition sollte konsequenterweise auch ergänzt werden durch einen entsprechenden Erwägungsgrund wie Erwägungsgrund 5 der De-minimis-Verordnung (Klarstellung für „öffentliche Einrichtungen“) oder Erwägungsgrund 8 der DAWI-De-minimis-Verordnung (Klarstellung für öffentliche Einrichtungen sowie „Einrichtungen ohne Erwerbszweck“).

bb) Übernahme von Definitionen aus der AGVO

Es wäre begrüßenswert, wenn bei den Begriffsbestimmungen zusätzlich die Definitionen aufgenommen werden könnten, die bereits in der AGVO enthalten sind.

„Verkehrssektor“: Beförderung von Personen und Fracht im gewerblichen Luft-, See-, Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehr; der „Verkehrssektor“ umfasst insbesondere folgende Tätigkeiten im Sinne der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige (NACE Rev. 2), die mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgestellt wurde:

a) *NACE 49: Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen, nicht aber Betrieb von Taxis (NACE 49.32), Betrieb von Standseilbahnen, Seilschwebebahnen und Skiliften, soweit diese nicht Teil von Orts- und Nahverkehrssystemen sind (NACE 49.39), Umzugstransporte (NACE 49.42), Transport in Rohrfernleitungen (NACE 49.5),*

b) *NACE 50: Schifffahrt,*

c) *NACE 51: Luftfahrt, nicht aber Raumtransport (NACE 51.22);*

(vgl. Artikel 2 Nummer 45 AGVO)

„Verkehrsträger“: Schienenverkehr, Straßengüterverkehr, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt, Luftverkehr und intermodaler Verkehr;

(vgl. Artikel 2 Nummer 56 AGVO)

„schriftlich“: jede Form schriftlicher Dokumente, einschließlich elektronischer Dokumente, sofern solche elektronischen Dokumente nach den in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Verwaltungsverfahren und Rechtsvorschriften als gleichwertig anerkannt sind.

(vgl. Artikel 2 Nummer 39b AGVO)

h) Artikel 4 VGVO – Anmeldeschwellen

aa) Artikel 4 Buchstabe b VGVO – Anmeldeschwelle für Einzelbeihilfen nach Artikel 12 VGVO

Die Anmeldeschwelle für Einzelbeihilfen basierend auf einer Beihilferegelung für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung von Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr oder von multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr ist nach Auffassung der Bundesregierung mit 20 Mio. Euro zu niedrig angesetzt. Eine Beihilferegelung, die diesen Schwellenwert zugrunde legen würde, würde den Förderbedarf des Marktes verkennen. Bereits heute weisen Vorhaben regelmäßig ein Investitionsvolumen von deutlich über 20 Mio. Euro auf. Auch Einzelmaßnahmen wie die Anschaffung eines Portalkrans erfordern allein

Investitionen von über 5 Mio. Euro. Bei einer Beihilfeintensität von 50 % würde der Schwellenwert von 20 Mio. Euro bereits jetzt oftmals überschritten werden. Zukünftig dürften, auch inflationsbedingt, immer weniger Vorhaben von einer Beihilferegulung mit einem Schwellenwert von 20 Mio. Euro erfasst sein.

Beispielsweise enthält die in Deutschland geltende, von der Kommission genehmigte Beihilferegulung bisher keinen Schwellenwert. Hätte bisher für sie ein absoluter Schwellenwert von 20 Mio. Euro gegolten, hätten etwa 13 % der bisherigen Vorhaben den Schwellenwert überschritten. Werden allein die Vorhaben betrachtet, für die seit 2022 Förderanträge gestellt wurden, würden sogar rund 50 % nicht von der VGVO erfasst werden können.

Sofern überhaupt die Festlegung eines Schwellenwerts für Einzelbeihilfen für erforderlich erachtet wird, wäre ein deutlich höherer Schwellenwert von mindestens 30 Mio. Euro bzw. im Falle der aus Sicht der Bundesregierung erforderlichen Ermöglichung einer hohen Förderquote von 80 % (siehe Stellungnahme zu Artikel 12 VGVO weiter unten) ein Schwellenwert von 50 Mio. Euro erforderlich, um eine dem Förderbedarf des Marktes angemessene Beihilferegulung, gerade im Hinblick auf die Errichtung neuer Anlagen, von der VGVO zu erfassen.

bb) Artikel 4 Buchstabe d VGVO – Anmeldeschwelle für Einzelbeihilfen nach Artikel 13 VGVO

Auch die Anmeldeschwelle für Einzelbeihilfen basierend auf einer Beihilferegulung für private Gleisanschlüsse wird als zu niedrig erachtet. Bei einer Schwelle von 2 Mio. Euro wäre es weiterhin erforderlich, dass die Bundesregierung eine Verlängerung des bestehenden Förderprogrammes für private Gleisanschlüsse notifiziert. Denn rund 10 % der nach der bis zum 31.12.2023 bewilligten Maßnahmen liegen über 2 Mio. Euro. Durch eine Erhöhung der Anmeldeschwelle auf 5 Mio. Euro könnte zukünftig der administrative Aufwand deutlich verringert werden, indem eine Verlängerung der Förderrichtlinie auf die VGVO gestützt werden könnte.

i) Artikel 5 VGVO – Transparenz der Beihilfen

Die Bundesregierung spricht sich dafür aus, das Beihilferecht weiter zu vereinheitlichen und zu vereinfachen, indem auch Regelungen aus den De-minimis-Verordnungen hier und bei einer späteren Novelle der AGVO nutzbar gemacht werden,

wo dies sinnvoll erscheint. So gibt es eine Regelung zur Transparenz von Beihilfen an Finanzintermediäre in Artikel 4 Absatz 7 De-minimis-Verordnung (Verordnung (EU) 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) auf De-minimis-Beihilfen), die in Artikel 5 VGVO übernommen werden sollte sowie auch in Artikel 5 AGVO.

j) Artikel 7 VGVO – Beihilfeintensität und beihilfefähige Kosten

Die Bundesregierung regt an, die Ermittlung der beihilfefähigen Kosten anhand vereinfachter Kostenoption nicht von der Art der Finanzierung (gilt gem. Artikel 7 Absatz 1 Satz 4 VGVO bisher nur für Unionsfonds (Parallelvorschrift in der AGVO vorhanden)) abhängig zu machen, sondern eine generelle Regelung zu treffen.

k) Artikel 9 VGVO – Veröffentlichung und Information

Um einen Gleichklang mit der AGVO zu gewährleisten, bittet die Bundesregierung um Klarstellung, dass die Veröffentlichung von Beihilfen in TAM (Transparency Award Module) erfolgen kann. Artikel 9 Absatz 1 VGVO sollte daher im Einklang mit der Parallelvorschrift der AGVO wie folgt lauten:

„Der betreffende Mitgliedstaat stellt sicher, dass die folgenden Informationen in der Beihilfentransparenzdatenbank (transparency award module) der Kommission oder auf einer umfassenden nationalen oder regionalen Beihilfe-Website veröffentlicht werden:“

Die in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c VGVO vorgesehene Veröffentlichungspflicht für jede Einzelbeihilfe von über 100.000 Euro führt zu einem unverhältnismäßigen zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Die Bundesregierung spricht sich – wie bereits in der Vergangenheit im Kontext der Überarbeitung der AGVO oder von Leitlinien – für eine Beibehaltung des alten Schwellenwertes in Höhe von 500.000 Euro aus.

3. Kapitel II – Besondere Bestimmungen für einzelne Beihilfegruppen

3.1 Abschnitt 1 – Betriebsbeihilfen

a) Artikel 10 – Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs

Die Bundesregierung begrüßt die Möglichkeit, dass Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs künftig im Rahmen einer Gruppenfreistellungsverordnung gewährt werden können und mithin von der Notifizierungspflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt sind.

aa) Absatz 4 – Beihilfeintensität

Die Bundesregierung befürwortet eine Anhebung der Beihilfeintensität von 50% auf mindestens 60 % der beihilfefähigen Kosten. Sie erachtet im Zuge der inflationsbedingten Entwicklungen eine solche Erhöhung als angemessen.

bb) Absatz 6 – Kilometerbegrenzungen

Die Kilometerbegrenzungen bei sowohl multimodalem als auch unimodalem Verkehr sind aus Sicht der Bundesregierung weder praxistauglich umsetzbar noch aus verkehrspolitischer Sicht geboten.

Die Regelung ist in der Praxis mit einem unverhältnismäßig hohen administrativen Aufwand verbunden, um zum einen die vom Verkehrsträger abgedeckte Strecke zu ermitteln und zum anderen den Einzelwagenverkehr beim unimodalen Verkehr gesondert betrachten zu können. Auch ist nicht klar, wie die Kilometer konkret berechnet werden müssen (Länge einer Trasse / nur nationaler Laufweg/Nachvollziehbarkeit bzw. Nachweis der tatsächlich gefahrenen Strecke sowie der Durchführung von Einzelwagenverkehr).

Verkehre über lange Distanzen sind aus verkehrspolitischer Sicht ebenso förderwürdig wie Verkehre über kürzere Distanzen. Aus diesem Grund sieht die Förderlogik der deutschen Trassenpreisförderung auch keine entsprechenden Begrenzungen vor. Laut Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 der Bundesnetzagentur¹ liegt bereits die durchschnittliche Transportweite im Schienengüterverkehr in Deutschland bei 327 km (2022), von daher wird zwar ein Großteil des Schienengüterverkehrs mit der

¹

https://data.bundesnetzagentur.de/Bundesnetzagentur/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023.pdf

Kilometergrenze für multimodalen Verkehr (800 km) abgedeckt sein, allerdings würde der Großteil der klimapolitisch sinnvollen unimodale Verkehre (ausgenommen der Einzelwagenverkehr) nicht von der VGVO abgedeckt werden, da bereits die durchschnittliche Transportweite annähernd der Begrenzung auf 350 km entspricht.

Die Bundesregierung fordert daher, die Kilometer-Begrenzungen vollständig zu streichen, um die klima- und verkehrspolitische Zielstellung zur Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene nicht zu gefährden und zeitgleich weiterer Bürokratisierung vorzubeugen. Es entstünde zudem für die Fördernehmer (Eisenbahnverkehrsunternehmen) ein nicht verhältnismäßiger Aufwand zum Nachweis der Fördervoraussetzungen.

Sollten die Begrenzungen in dieser Form erhalten bleiben, könnte die etablierte Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr in Deutschland nicht über die VGVO freigestellt werden. Es ist zudem offen, unter welchen Bedingungen eine Überschreitung der Kilometerbegrenzungen im Rahmen einer Notifizierung auf Grundlage der Verkehrsleitlinien möglich wäre und welche Informationen hierfür vorgelegt werden müssten. Es sollten insbesondere bürokratischen Hürden vermieden werden, die eine praktische Unmöglichkeit oder nur langfristige Umsetzungsmöglichkeit der Förderung zur Folge hätten.

cc) Absatz 7 – Art der Beihilfe / Verbot von Pauschalförderungen

Nach Absatz 7 können explizit nur Beihilfen per Tonnen- oder Fahrzeugkilometer gewährt werden. Zudem verweist der Absatz auf die „Produktionseinheit des Verkehrsdienstes“. Die Bundesregierung bittet um Klarstellung, ob mit Letzterem auch „Trassenkilometer“ gemeint sind. Bei den „Trassenkilometern“ handelt es sich um eine nachprüfbare Einheit auf dem bundeseigenen Schienennetz, anhand der die Trassenabrechnung durch die DB InfraGO AG erfolgt. Es sollte eine Klarstellung (z.B. durch Klammerzusatz) erfolgen, was unter „Produktionseinheit des Verkehrsdienstes“ zu verstehen ist. Dies betrifft im Übrigen ebenfalls die Fußnote 116 zu Randnummer 100 in den Verkehrsleitlinien.

Zudem spricht sich die Bundesregierung für die Streichung des Verbots von Pauschalförderungen aus, da dies zur Vermeidung sehr hoher administrativer Aufwände bei schwer berechenbaren Sachverhalten (wie z.B. bei Zuwendungen für Bedienung der ersten und letzten Meile im Rahmen der

Einzelwagenverkehrsförderung (siehe SA.108800)) eine taugliche Art der Mittelgewährung ist. Sollte das Verbot erhalten bleiben, könnte eine künftige Verlängerung der Betriebskostenförderung im Einzelwagenverkehr nicht über die VGVO freigestellt werden. Es sollten daher auch weiterhin in Ausnahmefällen sowohl im Rahmen der VGVO und als auch der Verkehrsleitlinien Pauschalförderungen möglich sein, um den administrativen Aufwand für Bewilligungsbehörden und Antragsteller in einem verhältnismäßigen Rahmen zu halten.

b) Artikel 11 – Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen

Die Bundesregierung nimmt die Möglichkeit für (freigestellte) Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen positiv zur Kenntnis.

3.2 Abschnitt 2 – Investitionsbeihilfen

a) Artikel 12 VGVO – Beihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung unimodaler und multimodaler Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr

Die Bundesregierung begrüßt es, dass Beihilferegeln für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung von multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr vom Anwendungsbereich der VGVO erfasst werden sollen und somit unter bestimmten Voraussetzungen als vereinbar mit dem Binnenmarkt anzusehen sind und von der Anmeldepflicht nach Art. 108 Abs. 3 AEUV freigestellt werden sollen.

Die Voraussetzungen in Artikel 12 VGVO sind jedoch zu eng. Dies führt letztlich dazu, dass die VGVO für die in Deutschland etablierte und als angemessen angesehene Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) nicht in Anspruch genommen werden kann.

Dies wird einerseits an dem für die Beihilferegeln gemäß Artikel 4 Buchstabe b VGVO geltenden Schwellenwert für Einzelinvestitionsbeihilfen von 20 Mio. Euro pro Vorhaben deutlich (siehe oben), andererseits an der in Artikel 12 Absätze 5 und 6 geregelten maximalen Beihilfeintensität.

aa) Absätze 5 und 6 – maximale Beihilfeintensität

Die maximale Beihilfeintensität sollte einheitlich anhand einer maximalen Förderquote festgelegt werden. Eine Regelung, die zusätzlich stets einen Abgleich mit einem maximalen Buchwert als Vergleichsgröße (wie in Artikel 12 Absatz 5 Buchstabe a) erfordert, ist nicht praktikabel.

Die konkret gemäß Artikel 12 Absatz 5 Buchstabe a zu bildende Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und der Summe aus dem Betriebsgewinn aus der Investition und dem abgezinsten Endwert der Investition setzt die Kenntnis von Daten voraus, die zum Zeitpunkt der Prüfung der Anwendbarkeit einer Beihilferegelung nur auf Grundlage von Schätzungen und Angaben der potentiellen Empfänger der Einzelbeihilfe angenommen werden können. Als Kriterium für einen Schwellenwert ist die Differenz nicht geeignet.

Die für die Berechnung erforderlichen Informationen liegen bisher nicht vor und sind sowohl für die Vergangenheit als auch für die Zukunft nicht ohne unverhältnismäßigen Aufwand zu ermitteln. Es liegen keine einheitlichen Werte für die wirtschaftliche Lebensdauer vor, die für sämtliche Einzelkomponenten ermittelt werden könnten. Ein Rückgriff auf die technische Lebensdauer, die den Höchstbetrag der wirtschaftlichen Lebensdauer darstellen würde, ist nicht möglich, da auch für die technische Lebensdauer keine einheitlichen Werte für alle Einzelkomponenten der Anlagen vorliegen.

Um dem dringenden Bedarf an Investitionen in die Modernisierung von Anlagen entgegenzukommen, macht es keinen Sinn, in den Beihilferegelungen auf den Restwert am Ende der wirtschaftlichen Lebensdauer abzustellen, da die für Modernisierungsmaßnahmen festgelegte Vorhaltdauer in der Regel deutlich kürzer als die wirtschaftliche Lebensdauer der Anlage ist.

Auch inhaltlich würde die vorgeschlagene Betrachtung die Beihilfe in Bezug auf Anlagen auf den Zweck auf den Ausgleich der Wirtschaftlichkeitslücke der Anlage begrenzen, während andere Ansätze der Anreizsetzung durch die Förderung außer Betracht blieben. So könnte die Beihilfe in Bezug auf eine Anlage beispielsweise bewusst einen zusätzlichen Anreiz setzen, den Beihilfeempfänger in die Lage zu versetzen, KV-Dienstleistungen zu vergünstigen und sich dabei nicht an der Erlangung

des höchstmöglichen Betriebsgewinns zu orientieren. Für ein solches Konzept ließe eine Beihilferegulierung im Sinne der VGVO keinen Raum.

Allein die Festlegung einer maximalen prozentualen Förderquote erscheint praktikabel und sachgerecht. Es ist daher nicht ersichtlich, weshalb eine solche Voraussetzung lediglich als Alternative bei Beihilfen von maximal 3 Mio. Euro pro Vorhaben angesetzt wird. Auf sie sollte, ohne das Erfordernis eines weiteren Kriteriums, abgestellt werden. Allerdings ist die maximale Förderintensität mit 50 % der beihilfefähigen Kosten zu niedrig angesetzt. Hier sollten auf Grundlage der VGVO auch Beihilferegulierungen mit höheren Förderquoten von bis zu 80 % ermöglicht werden. Die Auswertung entsprechender Beihilferegulierungen hat ergeben, dass der Beihilfeempfänger bei einer hohen Förderquote Dienstleistungen günstiger anbietet und somit auch die Nutzer von KV-Dienstleistungen von der Beihilfe über günstigere Angebote profitieren. Dies führt zu der gewünschten Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundlichere Verkehrsträger.

bb) Erweiterung der Fördergegenstände

Aus Sicht der Bundesregierung ist eine Einbeziehung von Fördertatbeständen erforderlich, die über die in Artikel 12 Absatz 3 genannten Investitionen in Anlagen, feste Ausrüstung und mobile Terminalgeräte hinausgehen, damit multimodaler Güterverkehr mit dem Hauptlauf auf den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern Schiene und Binnenwasserstraße im Wettbewerb mit dem unimodalen Straßengüterverkehr bestehen kann. Dazu gehört die IT-Ausstattung von Anlagen, wie z. B. Software zur Effizienzsteigerung beim Zugang zu den Anlagen und beim Betrieb von Anlagen. In Artikel 12 Absatz 3 sollte daher in Satz 2 das Wort „feste“ vor „Ausrüstung“ gestrichen werden und „IT-Ausstattung“ als weiteres Beispiel in den Klammerzusatz aufgenommen werden. Eine zu restriktive Freistellung von Beihilferegulierungen führt im Ergebnis zu weniger Investitionen in multimodale Anlagen und zur Fortschreibung der fehlenden Wettbewerbsfähigkeit des multimodalen Güterverkehrs.

b) Artikel 13 VGVO – Beihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung privater Gleisanschlüsse

aa) Absatz 2 – Beihilfeempfänger

Die Bundesregierung hält eine Präzisierung von Absatz 2 für erforderlich. In der jetzigen Fassung ist nicht klar, ob der Anschlussinhaber oder das bauausführende Unternehmen beihilfeberechtigt ist. Absatz 2 sollte aus Sicht der Bundesregierung wie folgt formuliert werden:

„Die Beihilfen werden Unternehmen gewährt, die private Gleisanschlüsse betreiben bzw. beabsichtigen zu betreiben.“

bb) Absätze 4 und 5 – maximale Beihilfeintensität

Die maximale Beihilfeintensität sollte einheitlich anhand einer maximalen Förderquote von 50% der beihilfefähigen Kosten festgelegt werden. Die Regelungen in Absatz 4 Buchstabe a und Absatz 5 führen zu einem unverhältnismäßigen administrativen Aufwand (siehe dazu auch die Ausführungen der Bundesregierung zur ähnlichen Regelung in Artikel 12 VGVO). Eine weitere Bürokratisierung von (freigestellten) Beihilferegulungen muss vermieden werden. Die VGVO sollte es den Mitgliedstaat ermöglichen unter klaren und einfachen Bedingungen Beihilfen zu gewähren.

[redaktioneller Hinweis: In Absatz 5 liegt ein Übertragungsfehler im deutschen Dokument vor: statt „500.000 Euro“ (wie im englischen Dokument) sind hier „500.000 Mio. Euro“ angegeben.]

c) Artikel 14 VGVO – Beihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr

Aus Sicht der Bundesregierung sollte Artikel 14 VGVO nicht nur für neue Marktteilnehmer im Schienenverkehrssektor oder KMU gelten (Artikel 14 Absatz 3). Denn die Anschaffung von Fahrzeugen ist insbesondere auch für Unternehmen, die Leistungen des intermodalen Güterverkehrs anbieten, ein wesentlicher Faktor für eine Teilnahme am Markt. Intermodale Angebote sollten erleichtert werden, unabhängig davon, ob diese von neuen Marktteilnehmern oder KMU angeboten werden.

Als Beihilfeinstrument sollte auch das besonders transparente und bürokratiearme Instrument des Zuschusses zugelassen werden.

Da die Beschaffung moderner Fahrzeuge insbesondere im Personenverkehr essentiell, aber kostenintensiv ist, sollte die zulässige Beihilfeintensität bis zu 50% betragen.

Die Bundesregierung bittet um Klarstellung, dass Art. 36 b AGVO weiterhin, unabhängig von der VGVO, anwendbar bleibt.

d) Artikel 16 VGVO – Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität

aa) ERTMS

Die Bundesregierung begrüßt, dass in Absatz 3 Buchstabe a das European Railway Traffic Management System (ERTMS) als förderfähiges Investitionsvorhaben zur Interoperabilität anerkannt wird und dabei als einzelne förderfähige Investitionsvorhaben explizit das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS - European Train Control System), das künftige Eisenbahnmobilfunksystem (FRMCS - Future Railway Mobile Communication System) und den automatisierten Zugbetrieb (ATO – Automatic Train Operation) aufgelistet werden.

Nach Absatz 5 Buchstabe a beträgt die Beihilfeintensität für die Vorhaben jedoch höchstens 80%. Die Bundesregierung spricht sich dafür aus, dass für die Förderung von Kosten für die Ausrüstung von Vorserienfahrzeugen (sogenannte First-of-Class-Ausrüstung) eine Beihilfeintensität von bis 90 % im Rahmen der VGVO zulässig ist. Die Bundesregierung beabsichtigt – ähnlich wie in der Beihilfesache SA.58908 (Förderung des Europäischen Zugsicherungssystems (ERTMS) und des automatisierten Bahnbetriebs (ATO) in der Metropolregion Stuttgart) – in einer breiter angelegten Förderrichtlinie die Ausrüstung von Vorserienfahrzeugen mit bis 90% zu fördern. In der vorgenannten Beihilfesache hat die Kommission bereits anerkannt, dass höherer Beihilfeintensitäten für die Förderung von Interoperabilitätsmaßnahmen einschließlich ERTMS-Ausrüstungen aufgrund der hohen Investitionskosten und angesichts des politischen Ziels der ERTMS-Einführung notwendig und verhältnismäßig sind.

Eine künftige Freistellung der Fördermaßnahme würde die Umsetzung der Förderrichtlinie erleichtern und eine frühzeitige Ausrüstung von Vorserienfahrzeugen ermöglichen.

bb) Digitale Automatische Kupplung

Es wird ausdrücklich begrüßt, dass Investitionsvorhaben in die Digitale Automatische Kupplung mit bis zu 80% förderfähig sind.

cc) Binnenschifffahrt

Für Investitionsvorhaben zur Anpassung oder Automatisierung von Binnenschiffen im Sinne von Absatz 3 Buchstaben e, f und g gilt gemäß Absatz 5 Buchstabe b eine Beihilfeintensität von bis zu 50%. Die Bundesregierung erachtet diese Beihilfeintensität als zu niedrig, um die von der VGVO beabsichtigte Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffsverkehrs zu erreichen und um wirksame Anreize für Investitionen in die technische Anpassung und Modernisierung von Binnenschiffen für einen nachhaltigen multimodalen Verkehr zu setzen. Sie sollte wie in der Beihilfesache SA.106519 (Änderung und Verlängerung der Beihilferegelung zur Modernisierung der Binnenschiffsflotte) auf bis zu 80 % der förderfähigen Investitionskosten angehoben werden. In der vorgenannten Beihilfesache hat die Kommission bereits eine Beihilfeintensität von bis zu 80 % als notwendig und angemessen anerkannt, weil die Vorgaben und Ziele der Maßnahme nicht mit geringeren Beihilfeintensitäten erreicht werden können. Zudem sollte die Möglichkeit eröffnet werden im Rahmen von wettbewerblichen Ausschreibungen (vgl. beispielsweise Artikel 38 Absatz 7 AGVO) bis zu 100 % der beihilfefähigen Kosten zu fördern.

e) Artikel 17 VGVO – Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr

Die in Absatz 5 vorgesehene Beihilfeintensität von 20% der beihilfefähigen Kosten ist viel zu gering, um die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffsverkehrs zu erreichen und um wirksame Anreize für Investitionen in die technische Anpassung und Modernisierung von Binnenschiffen für einen nachhaltigen multimodalen Verkehr zu setzen.

Bei den Beihilferegelungen bezüglich Ausrüstung einschließlich Verkehrssoftware und Logistiksystemen ist die maximale Beihilfeintensität von 20 % der beihilfefähigen Kosten ebenfalls zu gering. Entsprechende Systeme sind zentral für die Digitalisierung und somit die Wettbewerbsfähigkeit multimodaler Verkehre und stellen regelmäßig

einen wesentlichen Bestandteil von multimodalen Anlagen dar. Es ist nicht ersichtlich, warum diesbezüglich eine wesentlich geringere Intensität gelten sollte als beispielsweise für die in Artikel 12 Absatz 3 VGVO aufgeführte Ausrüstung von Anlagen.

Die Bundesregierung spricht sich daher ähnlich wie in der Beihilfesache SA.57137 (Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen) und SA.106519 (Änderung und Verlängerung der Beihilferegelung zur Modernisierung der Binnenschiffsflotte) für eine Anhebung auf bis zu 80% der beihilfefähigen Kosten (vergleiche auch Forderung zu Artikel 12 VGVO; s.o.). Zudem sollte die Möglichkeit eröffnet werden im Rahmen von wettbewerblichen Ausschreibungen (vgl. beispielsweise Artikel 38 Absatz 7 AGVO) bis zu 100 % der beihilfefähigen Kosten zu fördern.

3. Kapitel III – Überwachung

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich, dass zur Evaluierung (Artikel 20 VGVO) klar strukturierte Regelungen geschaffen werden sollen. Demgegenüber erscheinen die über die Jahre gewachsenen Vorschriften zur Evaluierung in der AGVO (Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Sätze 3 und 4 und Buchstabe b sowie Artikel 2 Nummer 16 AGVO) nur noch schwer lesbar und anwendbar.

Allerdings stellt die Pflicht zur Evaluierung einschließlich der gemäß Artikel 20 Absatz 4 VGVO erforderlichen Aufstellung eines Evaluierungsplans – neben den ohnehin regelmäßig zu erfüllenden Veröffentlichungs- und Berichtspflichten – eine weitere bürokratische Hürde für die Mitgliedstaaten dar. Der Mitgliedstaat muss für die Evaluierung unterschiedliche Akteure einbinden, z.B. Bewilligungsbehörden, und umfangreiche Abstimmungen durchführen. Auch verursacht die Beauftragung von unabhängigen Sachverständigen zusätzliche Kosten. Vor diesem Hintergrund spricht sich die Bundesregierung für eine deutliche Anhebung der Schwellen von 150 Mio. Euro pro Jahr bzw. 750 Mio. Euro über die Gesamtlaufzeit aus.

Ergänzend wird zudem auf die Anmerkungen zu Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe i VGVO verwiesen (siehe oben).

4. Anhang I – KMU-Definiton

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich das Bemühen um Gleichlauf insofern, dass die Definition von KMU in Anhang I der VGVO auf der Empfehlung der KOM 2003/361/EG basieren soll (vgl. Erwägungsgrund Nr. 38). Damit besteht Gleichlauf zu Erwägungsgrund 30 und Anhang I der AGVO.

Allerdings könnten höhere finanzielle Schwellenwerte zugrunde gelegt werden, um der Inflation Rechnung zu tragen, oder es könnten Grenzwerte für Unternehmen mit 250 bis 499 Beschäftigten und einem Jahresumsatz bis 100 Mio. Euro oder Jahresbilanzsumme bis 86 Mio. Euro vorgesehen werden. Damit würden auch sog. Small Mid-Caps berücksichtigt.

II. Verkehrsleitlinien

Grundsätzlich wird die Schaffung von Leitlinien zur Bestimmung, welche Beihilfemaßnahmen nach Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar anzusehen sind, begrüßt. Es wäre wünschenswert, wenn mit einer Anwendung der Verkehrsleitlinien an die bewährten Verfahren der Eisenbahnleitlinien angeknüpft werden kann. Der aktuelle Entwurf der Verkehrsleitlinien erscheint die Verfahren in Teilen jedoch zu erschweren. Zu dem Entwurf der Kommission über neue Verkehrsleitlinien nimmt die Bundesregierung wie folgt Stellung:

1. Abschnitt 2.1 – Anwendungsbereich

Gemäß Randnummer 45 der Verkehrsleitlinien sind diese nicht auf Beihilfen für Hafeninfrastuktur und Hafenzugangsinfrastuktur nach Artikel 56b / 56c AGVO anwendbar. In der entsprechenden Randnummer wird jedoch die folgende Ausnahme gemacht:

„Der Klarheit halber sei darauf hingewiesen, dass diese Leitlinien, wie unter Randnummer 39 dargelegt und unter Randnummer 123 erläutert, auch für Investitionsbeihilfen für multimodale Verkehrsanlagen gelten, die sich in Seehäfen befinden und Schienen- oder Binnenwasserstraßenverbindungen haben.“

Es stellt sich insofern die Frage, ob es Funktionselemente einer Hafenbahn gibt (die grundsätzlich als Hafenzugangsinfrastuktur im Sinne von Artikel 56b / 56c AGVO zu qualifizieren ist), die zugleich als multimodale Infrastruktural nach den Leitlinien zu

bewerten sein könnten. Es besteht insofern eine gewisse Abgrenzungsproblematik in Bezug auf den Freistellungstatbestand in Artikel 56b / 56c AGVO.

Die Bundesregierung wäre daher für eine Klarstellung der Kommission dazu dankbar, dass eine Hafenbahn nicht den Verkehrsleitlinien unterfällt.

Die Leitlinien stellen im Kontext von „Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen“ auf grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste bzw. Schienenpersonenfernverkehrsdienste über 400 km ab. Es wird um Klarstellung gebeten, dass der öffentliche Personennahverkehr unter Einhaltung der Verordnung 1370/2007 weiterhin von der Notifizierungspflicht ausgenommen ist.

2. Kapitel 2.2 – Begriffsbestimmungen

Zur Definition von „Fahrzeug für den Schienen- oder Binnenschiffverkehr“ in Randnummer 54 Buchstabe nn wird vorgeschlagen, die Reihenfolge der genannten Verkehrsträger zu tauschen, sodass diese kongruent mit dem zu definierenden Begriff ist. Die Definition sollte wie folgt lauten:

„Fahrzeug für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr“ ein Schienenfahrzeug oder ein Binnenschiff“

3. Kapitel 4.1 – Allgemeine Vereinbarkeitsvoraussetzungen

a) Randnummer 77 – Betriebsstätte oder Niederlassung in dem die Beihilfe gewährenden Mitgliedsstaat

Nach Randnummer 77 der Verkehrsleitlinien kann eine Beihilfe nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, wenn deren Gewährung davon abhängig ist, dass der Beihilfeempfänger seinen Sitz in dem betreffenden Mitgliedstaat hat oder überwiegend in diesem Mitgliedstaat niedergelassen ist. Die Formulierung ist gleichlautend mit Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe e Ziffer (i) Satz 1 VGVO sowie ferner mit Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe a Halbsatz 2 AGVO.

In Randnummer 77 sollte aber auch der jeweils nachfolgende Text aus diesen beiden Verordnungen nach Randnummer 77 Satz 2 angefügt werden:

„es kann jedoch verlangt werden, dass der Beihilfeempfänger zum Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe eine Betriebsstätte oder Niederlassung in dem die Beihilfe gewährenden Mitgliedstaat hat“.

Alternativ könnte in Randnummer 77 auch schlicht auf die genannte Parallelvorschrift in der VGVO bzw. die in der AGVO verwiesen werden.

b) Randnummer 82 - Transparenz

Die in Randnummer 82 Buchstabe b vorgesehene Veröffentlichungspflicht für jede Einzelbeihilfe von über 100.000 Euro führt zu einem unverhältnismäßigen zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Die Bundesregierung spricht sich – wie bereits in der Vergangenheit im Kontext der Überarbeitung der AGVO oder von Leitlinien – für eine Beibehaltung des alten Schwellenwertes in Höhe von 500.000 Euro aus.

c) Steuerbeihilfen

Bezüglich der Möglichkeit Steuerbeihilfen zu gewähren, befürwortet die Bundesregierung, eine Regelung wie in Artikel 6 Nummer 4 VGVO bzw. in Artikel 6 Nummer 4 AGVO (Verzicht auf Antragserfordernis unter bestimmten Voraussetzungen) aufzunehmen (z.B. in Randnummer 70, 114, 150). Darüber hinaus sollte eine Regelung zur Transparenz von Steuerbeihilfen, die dem Artikel 5 Nummer 2 Buchstabe d AGVO entspricht, ergänzt werden.

4. Kapitel 4.2.1.1 – Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs

a) Randnummer 96 – Kilometerbegrenzung

Die Bundesregierung spricht sich für die Streichung der Kilometerbegrenzungen aus. Es wird auf die Ausführungen zu der identischen Regelung in der VGVO verwiesen (s.o.).

b) Randnummer 97 – Abweichungen von der Kilometerbegrenzung

Sofern die Kommission – entgegen dem Votum der Bundesregierung – die Kilometerbegrenzung beibehält, gibt die Bundesregierung zu bedenken, dass eine Systematik mit maximalen Streckenlängen, bei deren Überschreitung der Mitgliedstaat nachweisen muss, dass eine wirtschaftlich tragfähige Alternative zu dem geförderten Verkehrsträger existiert, zu komplexen Berechnungen im Einzelfall führen und die

praktische Anwendbarkeit entsprechender Beihilferegulungen stark eingeschränkt wird.

Aus Sicht der Bundesregierung bleibt zudem unklar, welche Anforderung an die Begründung für eine Abweichung von der in Randnummer 96 vorgesehenen Kilometerbegrenzung zu stellen sind. Es ist zu befürchten, dass hierdurch ein sehr hoher Aufwand für Notifizierungsverfahren entstehen wird.

c) Randnummer 98 – keine Beihilfen für Strecken mit Kapazitätsengpässen

Nach Randnummer 98 sollen grundsätzlich keine Beihilfen für Strecken mit Kapazitätsengpässen gewährt werden. Mangels weiterer Spezifizierung gilt der Ausschluss sowohl für den Schienengüter- als auch für den Schienenpersonenfernverkehr. Insbesondere hier stellt sich die Frage, ob entweder ein Systemwechsel vollzogen werden soll, wonach jede Beihilfe streckenbezogen sein muss oder ob lediglich ausgeschlossen werden soll, dass Verkehre auf überlasteten Strecken gefördert werden. Die erste Lesart hätte sehr weitreichende Konsequenzen und würde die bisherige Trassenpreisförderung in Deutschland unmöglich machen. Ein Ausschluss der Förderung von Verkehren auf Strecken mit Kapazitätsengpässen wäre sehr problematisch und in der Praxis mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden. Daher lehnt die Bundesregierung diesen Förderausschluss ab und fordert die Streichung von Randnummer 98.

Große Teile des deutschen Schienennetzes sind überlastet. Unter anderem aufgrund der anstehenden Generalsanierungen ist damit zu rechnen, dass sich der Anteil der (temporär) überlasteten Schienenwege in den nächsten Jahren weiter erhöhen wird. Neben längeren Streckenabschnitten handelt es sich teilweise auch um kleinere Teilabschnitte einer oder mehrerer Strecken (z. B. an wichtigen Knotenpunkten oder im grenzüberschreitenden Verkehr). Zunächst ist mit der vorgeschlagenen Formulierung unklar, ob im Rahmen einer Gesamtbetrachtung eine Förderung für Strecken insgesamt nicht mehr gewährt werden darf, selbst wenn auf dieser Strecke lediglich ein Kapazitätsengpass bezüglich eines einzelnen Abschnitts besteht. Dies hätte zur Folge, dass für sehr viele Strecken in Deutschland keine Förderung mehr gewährt werden könnte.

Sofern bei der Förderung auf einzelne Streckenabschnitte abzustellen ist, müsste hingegen mit komplexen Berechnungen zwischen der Auslastung der (Teil-)Strecken

differenziert werden. Dies würde in der Praxis einen erheblichen Bürokratieaufwand verursachen und für die Unternehmen Unsicherheiten mit sich bringen, da Kapazitätsengpässe auch kurzfristig auftreten können. Dieser streckenbezogene Ansatz steht zudem im Konflikt mit der bisherigen deutschen Förderpraxis der Schienenverkehre, die sich grds. nicht auf einzelne Strecken oder Streckenkilometer bezieht (vgl. Anmerkungen Artikel 10 Absatz 6 / Absatz 7 VGVO). Faktisch könnte die Vorgabe einer Realisierbarkeit jeder Schienenverkehrsförderung, wie derzeit in Deutschland praktiziert, im Wege stehen, da eine Abgrenzung, wo der Verkehr genau stattfindet, nicht möglich oder nicht praktikabel ist. Dies widerspricht diametral sowohl den politischen Forderungen der Bundesregierung als auch der tatsächlichen Förderpraxis der letzten Jahre in Deutschland.

Ferner wird in Randnummer 98 Satz 3 bis 5 festgelegt, dass ein Mitgliedstaat, der beabsichtigt, den Verkehr auf Strecken mit festgestellten Kapazitätsengpässen zu fördern, erläutern muss, welche Maßnahmen er ergreift, um diese Engpässe zu beseitigen oder zu verringern. Dabei bleibt unklar, mit welchem zeitlichen Horizont diese Maßnahmen umgesetzt sein müssen, um diese Vorgabe der Verkehrsleitlinien einhalten zu können. So erfordert eine Auflösung von infrastrukturbedingten Kapazitätsengpässen erhebliche Planungsvorläufe und Umsetzungsschritte. Sofern also eine tatsächliche Beseitigung dieser Engpässe im Rahmen der Laufzeit einer Beihilferegulierung vorausgesetzt wird, könnte dies – schon aufgrund der maximalen Laufzeit von Beihilferegulierungen von fünf Jahren – auf absehbare Zeit regelmäßig zu umfangreichen Förderausschlüssen führen, die zudem einen erheblichen administrativen Aufwand verursachen, oder einer Genehmigung eines Förderprogramms durch die Kommission entgegenstehen.

d) Randnummer 100 – Art der Beihilfe

Nach Fußnote 116 zu Randnummer 100 können nur Beihilfen per Tonnen- oder Fahrzeugkilometer gewährt werden. Zudem verweist die Fußnote auf „oder ganz allgemein die Produktionseinheit des Verkehrsdienstes“. Die Bundesregierung bittet um Klarstellung, ob mit Letzterem auch „Trassenkilometer“ gemeint sind. Es wird insoweit auf die Ausführungen zu Artikel 10 Absatz 7 VGVO verwiesen (siehe oben).

5. Kapitel 4.2.2.1 – Beihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung unimodaler und multimodaler Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr

Die Bestimmungen zur Angemessenheit einer Beihilfe für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung von multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr (Randnummern 132 bis 134) erscheinen grundsätzlich geeignet.

Allerdings ist nicht nachvollziehbar, wie bei der Berechnung der Finanzierungslücke (Randnummer 133) die Einnahmen durch nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten ermittelt werden, um diese in der Gegenüberstellung zu berücksichtigen. Problematisch ist dabei, wie der Teil der Miete bestimmt werden kann, der als Einnahme berücksichtigt werden soll. Da die Investitionskosten, die sich auf nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten beziehen, nicht gefördert werden, erscheint es sachgerechter, wenn auch die Einnahme aus der nicht geförderten Investition unberücksichtigt bleibt.

6. Kapitel 4.2.2.4 – Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität

Die Bundesregierung begrüßt, dass nach Randnummer 190 bei Nachweis einer entsprechenden Finanzierungslücke die Beihilfe bis zu 100% der beihilfefähigen Kosten betragen kann.

7. Kapitel 4.2.2.5 – Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung

Die Bundesregierung begrüßt, dass nach Randnummer 207 bei Nachweis einer entsprechenden Finanzierungslücke die Beihilfe bis zu 100% der beihilfefähigen Kosten betragen kann.

8. Kapitel 7 – Ex-post-Evaluierungsplan

Hinsichtlich der Pflicht zur Vorlage eines Evaluierungsplans wird auf die Ausführungen zu der parallelen Regelung in der VGVO verwiesen (siehe oben).

9. Kapitel 9 – Anwendbarkeit

Die Kommission schlägt in Randnummer 259 als zweckdienliche Maßnahme vor, dass die Mitgliedstaaten bestehende Beihilferegulungen bis zum 31.12.2026 an die Vorgaben der Verkehrsleitlinien anpassen. Nach aktuellem Planungsstand der Kommission ist von einem Inkrafttreten der Verkehrsleitlinien erst Ende 2025 oder Anfang 2026 zu rechnen.

Die Bundesregierung spricht sich ausdrücklich dafür aus, dass die Mitgliedstaaten für die Anpassungen bestehender Beihilferegulungen zwei Jahre Zeit bekommen (ab Inkrafttreten der Verkehrsleitlinien). Denn die Anpassungen von bestehenden Beihilferegulungen sind mit einem erheblichen Arbeitsaufwand und zeitaufwendigen Abstimmungen verbunden. Auch bei der Überarbeitung der „Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022“ hat die Kommission den Mitgliedstaaten eine Frist von zwei Jahren eingeräumt (vergleiche Randnummer 468).