

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an oben angeführte E-
MailAdresse zu richten.

Geschäftszahl: 2024-0.656.707

Wien,

**Betreff Stellungnahme BMK zu 2024-0.562.560; Entwurf
neuer Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Land-
und multimodalen Verkehr; dt. Fassung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

erlaubt sich das BMK folgende Stellungnahme zu
obigen angeführter Angelegenheit zu übermitteln.

Für Rückfragen und weiteren Austausch steht das BMK gerne weiterhin zur Verfügung. Es wird
zusätzlich darum gebeten dem Verteiler hinzuzufügen.

Österreich fördert seit Jahrzehnten den Kombinierten bzw. intermodalen Verkehr mit einem umfassenden Maßnahmenbündel. Dazu zählen neben der hohen Infrastrukturfinanzierung für den Bahnverkehr (ÖBB-Rahmenplan sowie Mittelfristige Investitionsprogramme für die Privatbahninfrastruktur) vor allem die Betriebsbeihilfe für den manipulierten Schienengüterverkehr (inkl. Wegeentgeltförderung), die Förderungen für Investitionen für den Kombinierten Güterverkehr und die Anschlussbahn- und Terminalförderung. Für diese Förderprogramme sind nach jeweils 5 Jahren für eine Verlängerung administrativ aufwändige Notifizierungen erforderlich, weshalb sich Österreich seit Jahren dafür einsetzt, dass oben genannte Inhalte von einer Gruppenfreistellungs-VO umfasst werden.

Nach Durchsicht der nun vorliegenden Entwürfe für eine spezielle Verkehrs-GVO und für die neuen LMT-Leitlinien, ergeben sich jedoch für die derzeit in Österreich angebotenen (und von der EK auch genehmigten) Förderprogramme tendenziell eher Erschwernisse als Erleichterungen. In einigen Punkten scheint es derzeit, als ob österreichische Förderungen,

die seit vielen Jahren genehmigt und üblich sind, aufgrund der neuen Verkehrs-GVO sowie der neuen LMT-Leitlinien in Zukunft nicht mehr zulässig wären. Das ist aus AT-Sicht nicht nachvollziehbar und eigentlich auch nicht im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik auf EUEbene. Anstatt das umfassende österreichische Fördersystem zur Verlagerung und Dekarbonisierung des Verkehrs einzuschränken, müsste doch eher mit aller Kraft darauf hingearbeitet werden, alle Mitgliedsstaaten der EU stärker zur Verkehrsverlagerung zu motivieren, um schlussendlich die Ziele des Green Deal bis 2030 zu erreichen.

Themenübergreifende Anmerkungen:

- Österreich geht davon aus, dass verschiedene inhaltliche Bestandteile aus der Verkehrs-GVO und/oder den neuen LMT-Leitlinien in einer gemeinsamen Förderrichtlinie vermischt werden können, solange die beihilfefähigen Kosten die jeweiligen kumulierten Obergrenzen nicht überschreiten (z.B. „investment aid for the acquisition of ILUs“ nach Verkehrs-GVO gemeinsam mit „investment aid for technical adaptation of vehicles“ nach LMT).
- Weiters geht Österreich davon aus, dass in einem nationalen Förderprogramm Elemente aus verschiedenen Förderkategorien (z.B. Förderung für Interoperabilität Art.16, Förderung für technische Anpassungen Art.17, usw.) theoretisch kombiniert werden können.
- Abschließend nimmt Österreich an, dass es mit einer umfassenden und gut nachvollziehbaren Begründung weiterhin möglich ist, ein Förderprogramm, das in Detailspekten über die Möglichkeiten der Verkehrs-GVO bzw. LMT-Leitlinien hinausgeht, inhaltlich aber ähnliche oder gleiche Aspekte abdeckt, auf Basis des Artikel 93 AEUV (Erfordernisse der Koordinierung des Verkehrs) an die EK im Hinblick auf Genehmigung zu notifizieren.

Alle drei Punkte sind **für die Fortführung der bestehenden österreichischen Förderprogramme sehr wichtig** und wurden zumindest informell **von der EK in Grundzügen bestätigt**. **Anmerkungen zu speziellen Beihilfearten:**

□ Betriebsbeihilfen - Statement:

Österreich bietet seit 2012 eine Betriebsförderung für bestimmte Produktionsformen des Schienengüterverkehrs im Einklang mit EU-Vorgaben an.

Beihilferahmen für Betriebsbeihilfen (beihilfefähige Kosten) inkl. Kumulierung

Von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studien haben deutlich gezeigt, dass der bestehende Beihilferahmen (beihilfefähige Kosten) für Betriebsbeihilfen an Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gering ist, um den Schienengüterverkehr effektiv im Hinblick auf eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene unterstützen zu können. Von österreichischer Seite bestand daher aufgrund der genannten Studienergebnisse die Erwartung und Hoffnung, dass der Kommissionsvorschlag für neue Leitlinien betreffend Beihilfen für den Landverkehr und den intermodalen Verkehr, die die bestehenden Leitlinien für Beihilfen an Eisenbahnverkehrsunternehmen aus 2008 ablösen werden, einen höheren Beihilferahmen (beihilfefähige Kosten) vorsehen werden.

Bedauerlicherweise ist jedoch das Gegenteil der Fall. Im Zusammenhang mit dem Tatbestand der externen Kosten wurden die beihilfefähigen Kosten zwar von 50% auf 75% erhöht. Gleichzeitig wurde der Tatbestand der Infrastrukturnutzungskosten, dessen beihilfefähige Kosten nach derzeitiger Rechtslage voll mit den beihilfefähigen Kosten gemäß dem Tatbestand der externen Kosten kumuliert werden konnten, gestrichen. Der Wegfall der Kumulierungsmöglichkeit von externen Kosten und Infrastrukturnutzungskosten führt im Ergebnis trotz der Erhöhung der externen Kosten auf 75% und der Aufhebung der Schranke in Höhe von 30% Produktionskosten zu einer Verringerung der beihilfefähigen Kosten. In dieser Hinsicht stellt der Entwurf für die neuen Leitlinien daher keine Verbesserung, sondern einen Rückschritt dar. Zusätzlich darf darauf hingewiesen werden, dass der Schienengüterverkehrsmarkt aktuell durch verschiedene externe Faktoren wie die wirtschaftliche Entwicklung und insbesondere hohe Energiepreise und umfangreiche Baustellentätigkeit in ganz Europa massiv belastet und zum Teil trotz Anstrengungen zur Erhöhung seines Modal Split Anteils rückläufig ist.

Aus AT-Sicht ist daher weder der Zeitpunkt noch der inhaltliche Grund für eine Einschränkung der förderbaren Kosten durch die ausschließliche Anerkennung von externen Kosten ersichtlich. Auch die in bilateralen Kontakten von der Kommission geäußerte Aussage, es handle sich in diesem Zusammenhang um ein österreichisches Sonderproblem, während die Leitlinien für die gesamte EU gedacht seien, ist in keiner Weise nachvollziehbar. Dies insbesondere auch deshalb, als die Zielsetzung der Erhöhung des Modal Split Anteils der umweltfreundlicheren Verkehrsträger für die gesamte EU gilt und Österreich bisher durch die gesetzten und notifizierten Beihilfemaßnahmen einen überdurchschnittlichen Modal Split Anteil der Schiene im Güterverkehr in Höhe von rd. 30% erreichen konnte. Eine Reduktion der beihilfefähigen Kosten ist angesichts der im Zusammenhang mit Green Deal und Klimaschutz verfolgten Ziele nicht nur das falsche politische Signal, sondern birgt auch das Risiko, dass jene Länder, die derzeit über einem überdurchschnittlichen Modal Split Anteil verfügen, diesen erfolgreichen Weg nicht fortsetzen können.

Vorschläge zur Ermöglichung der Fortsetzung einer effektiven Verlagerung von der Straße auf die Schiene bei Betriebsbeihilfen

- **Die Externe-Kosten-Differenz zwischen Straße und Schiene sollte aus AT-Sicht angesichts der von der EU verfolgten klimapolitischen und verkehrspolitischen Zielsetzungen vollständig - also mit einer Beihilfenintensität von 100% - in die beihilfefähigen Kosten einfließen können.**
- **Der Tatbestand der Differenz der Infrastrukturnutzungskosten sollte weiterhin beibehalten werden.**
- **Beibehaltung der vollen Kumulationsfähigkeit der beihilfefähigen Kosten aus den Tatbeständen externe Kosten und Infrastrukturnutzungskosten**

Hinweis: Während die europäischen Rahmenbedingungen eine Nutzung der Straßeninfrastruktur zum Nulltarif zulassen, müssen für die Schieneninfrastruktur jedenfalls Wegeentgelte in Höhe der „direct cost“ verlangt werden. Gleichzeitig sind die Infrastrukturnutzungskosten – wie in den bisherigen Studien und Berechnungen zur Begründung der österreichischen Förderprogramme praktiziert und von der Kommission in

den Notifikationsverfahren akzeptiert nicht auf Mautkosten beschränkt, sondern umfassen für den kombinierten Verkehr und für den Einzelwagenverkehr darüber hinaus Kosten in den Terminals bzw. beim Verschub, die der Straßenverkehr nicht zu tragen hat. Zielsetzung der Betriebsbeihilfen ist es, dass die Anbieter von umweltfreundlicheren Verkehrsleistungen den Nutzern gegenüber der Straße wettbewerbsfähigere Angebote machen können. Die Infrastrukturnutzungskosten stehen unbestreitbar in einem äußerst engen Zusammenhang zu den Transportpreisen und sind eine wesentliche betriebswirtschaftliche Stellgröße. Für die externen Kosten sprechen hingegen nicht betriebswirtschaftliche, sondern volkswirtschaftliche Gründe.

Aus diesen Gründen sollte die Differenz bei den Infrastrukturnutzungskosten zwischen Straße und Schiene nach wie vor als förderfähige Kosten und damit als Basis für die Beihilfenberechnung herangezogen und mit den externen Kosten kumuliert werden können.

Grenze von 800 km im intermodalen bzw. 350 km im unimodalen Schienengütertransport

Nach österreichischem Verständnis stellen die 800 km im intermodalen bzw. 350 km im unimodalen Schienengütertransport lediglich grobe Grenzen bzw. Anhaltspunkte dar, dass für darüber liegende Transportentfernungen kein Wettbewerb zwischen Kombinierten Verkehr bzw. Schiene einerseits sowie Straße andererseits anzunehmen ist.

Im Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) besteht das Problem, dass die Entfernungen zwischen den großen Nordseehäfen in Deutschland, Belgien und den Niederlanden einerseits und Österreich andererseits, über die ein großer Anteil des Verkehrs läuft, die Grenze von 800 km jedenfalls übersteigen. Die durch das österreichische Schienengüterverkehrsförderprogramm verfolgte verkehrspolitische Zielsetzung sieht vor, dass im multimodalen Verkehr die auf der Schiene zurückgelegte Wegstrecke möglichst lang ist. Durch die österreichische Schienengüterverkehrsförderung (Betriebsbeihilfe), die sich ausschließlich auf die Wegstrecke in Österreich bezieht, soll ein Anreiz gesetzt werden, dass der Transport auf der Schiene nicht zu früh endet, sondern dass der Transport längst möglich auf der Schiene erfolgt.

Wenn aber für die Berechnung der Wegstrecke im Hinblick auf die 800 km die gesamte Transportkette zwischen den genannten Nordseehäfen und dem Ziel oder Ausgangspunkt in Österreich herangezogen würde, dann würde es schwieriger bzw. aufgrund des zusätzlichen Begründungsaufwands aufwändiger solche Verkehre zu fördern. Eine Möglichkeit wäre es, wenn bei gebrochenen Verkehren nicht den Schienenweg für die gesamte Transportkette, sondern nur die Strecken zwischen den jeweiligen Terminalumschlägen in Österreich heranzuziehen. Das würde eine Förderung des innerösterreichischen Teils der Transportkette ab dem Umschlag in Österreich bis zum Ziel bzw. von der Quelle bis zum Umschlag in Österreich ermöglichen.

Falls die Kommission jedoch auf der Beibehaltung der grundsätzlichen 800 km Obergrenze für den multimodalen Verkehr und auf ein Abstellen auf die gesamte Transportkette besteht, muss zumindest eine flexible Handhabung der Grenze von 800 km im intermodalen bzw. 350 km im unimodalen Schienengütertransport sichergestellt sein.

Klarstellung zu Punkt 98 (Kapazitätsbeschränkungen)

Die neuen Leitlinien sehen vor, dass grundsätzlich keine Beihilfen für Verkehr auf Strecken gewährt werden, bei denen Kapazitätsengpässe bestehen, die eine Ausweitung oder Aufrechterhaltung der Verkehrsverlagerung verhindern würden. Von österreichischer Seite darf in diesem Zusammenhang klargestellt werden, dass sich aufgrund der mit den Leitlinien verfolgten Verlagerungszielsetzung lediglich um Kapazitätseinschränkungen auf der Schiene (und nicht solche auf der Straße) handeln kann, da nur jene auf der Schiene die Verlagerung negativ beeinflussen können. Diese Einschätzung wurde von den Vertretern der Europäischen Kommission bei einem Informationsaustausch zu den Leitlinien bestätigt.

□ Förderung von „unimodal and multimodal rail and inland waterways transport facilities“ – Statement

Das Vorhandensein eines dichten Terminalnetzes und ausreichend Umschlagskapazitäten sind essentiell für den intermodalen Verkehr. Mit den neuen Regelungen darf es zu keiner Schlechterstellung der Terminalbetreiber im Vergleich zur bisherigen Förderungslandschaft kommen. Eine einfache nachvollziehbare Beihilfenobergrenze sollte komplizierten von künftigen Unternehmensgewinnen- und von Restwert abhängigen -Berechnungen dringend vorgezogen werden. So werden beispielsweise derzeit in der von der EK genehmigten AT-Sonderrichtlinie „Programm für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs“ bis zu max. 30% bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten gefördert (Kumulierung bis zu max. 50% mit anderen Förderungen, in Sonderfällen bis zu max. 60%).

In dem vorliegenden Entwurf für die **Beihilfenintensität** für den Bau oder die Erneuerung von „unimodal and multimodal rail and inland waterways transport facilities“ ist eine **sehr aufwändige Berechnung vorgeschrieben, die in der Praxis kaum zu erbringen bzw. überprüfbar sein wird**: Die Verkehrs-GVO (Artikel 12 Ziffer 5 und Artikel 13 Ziffer 4) begrenzt die maximale Förderhöhe auf die Differenz zwischen den förderfähigen Kosten und den (zu erwartenden oder tatsächlich erwirtschafteten) Gewinnen, auch aus „non-transport activities“ oder auf max. 50% der förderfähigen Kosten, wobei der jeweils niedrigere Wert heranzuziehen ist. Eine Abgrenzung und Prognose der Gewinne wird sich vermutlich ebenso schwierig gestalten wie deren Überprüfung durch Förderstellen. Die Summe des betrieblichen Gewinns ist über eine derartig lange wirtschaftliche Nutzungsdauer von Terminalequipment nicht oder schwer einschätzbar. Da die Gewinne der Terminalbetreiber deshalb nur schwer vorhersehbar sind, ist eine adäquate Berechnung kaum möglich. Diese Bestimmung führt letztlich auch dazu, dass jene Unternehmen, die in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld besser wirtschaften, benachteiligt werden, weil jene mit größeren finanziellen Defiziten höhere Förderquoten erhalten. Demgegenüber sehen die LMT-Leitlinien (insbesondere Ziffer 135 bzw. 153) vor, dass für jedes Projekt eine „Finanzierungslücke“ zu berechnen ist und die maximale Förderung auf diese Finanzierungslücke zu beschränken ist, wenn diese niedriger ist als die förderfähigen Kosten. Auch hier werden tendenziell jene Unternehmen benachteiligt, die besser wirtschaften können und in der Lage sind, alternative Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen. Auch hier stellt sich jedoch die Frage, wie die „Finanzierungslücke“ für jedes einzelne Projekt in der Praxis berechnet werden und in weiterer Folge überprüft werden kann.

Das trifft insbesondere dann zu, wenn einem Unternehmen ein bestimmter Kapitalbetrag für Investitionen verschiedener Art zur Verfügung steht und diese auf gänzlich unterschiedliche Investitionskategorien (verkehrs- bzw. nicht-verkehrsbezogen) aufzuteilen ist. **Aus abwicklungstechnischer Sicht ist eine möglichst einfach nachvollziehbare Beihilfenobergrenze komplizierten und schwer überprüfbaren Berechnungen für jeden Einzelfall jedenfalls vorzuziehen.**

In Österreich sieht die derzeit geltende Sonderrichtlinie „Programm für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs“ für Terminals Folgendes vor:

Gefördert werden Investitionen zur Errichtung und Erweiterung von intermodalen Umschlagsanlagen sowie Ersatzinvestitionen im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte. In der Sonderrichtlinie werden derzeit bis max. 30% bezogen auf die anrechenbaren Investitionskosten gefördert.

Es ist erfreulich, dass grundsätzlich für Terminals auch künftig sowohl in der Verkehrs-GVO ein „investment aid schemes for the construction, upgrade and renewal of multimodal freight terminals“, als auch in den LMT-Leitlinien unter der Rubrik 4.2.2. „aid for the construction, upgrade and renewal of multimodal transport facilities“ die Förderung für die Errichtung und Erweiterung von intermodalen Umschlagsanlagen vorgesehen ist.

□ Förderung von „private railway sidings“ (Anschlussbahnen) – Statement:

Es ist nicht nachvollziehbar, warum „loading and unloading platforms and equipment used for loading/unloading trains“ nicht für Anschlussbahnen förderfähig sein sollten (vgl. Artikel 13 Ziffer 3 Verkehrs-GVO bzw. Ziffer 152 LMT-Leitlinien). **Wie bei intermodalen Umschlagsanlagen sind Ladegleise und Umschlagsgeräte für den Betrieb der Anschlussbahn unerlässlich.** Da die Errichtung und Erhaltung von Anschlussbahnen sehr kostenintensiv ist, werden bereits jetzt zahlreiche Anschlussbahnen von den Betreibern aufgelassen. Ohne umfassende Förderung (wie bisher in der Sonderrichtlinie „Programm für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs“) ist ein noch stärkerer Rückgang der Anschlussbahnen in Österreich unausweichlich und es droht eine weitere Einschränkung der Nutzung des Schienengüterverkehrs.

Aus österreichischer Sicht ist es unbedingt erforderlich, dass nach wie vor Anlagen und Einrichtungen, welche der Abwicklung und Sicherung des Anschlussbahnbetriebes und Anschlussbahnverkehrs dienen, gefördert werden können.

Dazu zählen insbesondere: die Gleisanlagen samt Zubehör wie Entwässerung, Unterbau, Oberbau, Verschieberbahnsteige, Weichen, Fahrleitungsanlagen und dergleichen; Gleisrampen; befestigte Verladeflächen; Beleuchtungsanlagen und Einfriedungen; Krananlagen, Stapler, Be- und Entladegeräte; Mattengleise und ähnliche für die Manipulation mit gefährlichen Gütern notwendige Vorkehrungen; Überdachungen bei Gleisrampen.

Eine inhaltliche Verschneidung für Anschlussbahnen mit Artikel 12 „transport facilities“ der Verkehrs-GVO ist nicht möglich, da laut Artikel 12 Ziffer 7 der Zugang zu „rail transport facilities“ diskriminierungsfrei und öffentlich zugänglich sein muss.

• Förderung von Intermodalen Ladeeinheiten (ILU) – Statement:

Gemäß der Verkehrs-GVO ist hinsichtlich der Förderung des Ankaufs von intermodalen Ladeeinheiten nur die Unterstützung des Kostenunterschieds zwischen Transporteinheiten ausschließlich für den Straßentransport und jenen für den intermodalen Transport möglich. Die LMT-Leitlinien umfassen diese Förderart gar nicht. Über die der Verkehrs-GVO

entsprechenden Fällen hinaus betont die EK, dass Beihilfen für den Erwerb von Ausrüstung für einen nachhaltigen multimodalen Verkehr (z. B. kranbare Sattelaufleger) nur ausnahmsweise genehmigt werden können und daher direkt gemäß Artikel 93 des Vertrags geprüft werden.

Österreich bedauert diese enge Sichtweise, da der Kombinierte und der Intermodale Verkehr die spezifischen Vorteile der Verkehrsträger Straße (Punktgenauigkeit) und Schiene bzw. Wasserstraße (Umweltverträglichkeit und effizienter Massentransport) in einer nachhaltigen Verkehrsart vereinen, jedoch **alleine von ihrer Struktur her mit Wettbewerbsnachteilen zur Straße zu kämpfen haben.** Der reine Straßengütertransport kann durch mangelnde Internalisierung externer Kosten und verschiedener Systemvorteile insbesondere beim grenzüberschreitenden Transport günstigere Preise als der Kombinierte und Intermodale Verkehr anbieten. Dieser Wettbewerb hat sich bei der aktuellen Wirtschaftslage und der hohen Energiepreise für die Schiene nochmals verschärft. Zudem bringen der Kombinierte und der Intermodale Verkehr für seine Nutzer einen erhöhten Manipulationsaufwand, speziellen Ausstattungsbedarf sowie höhere Logistikanforderungen mit sich. **Es wäre somit sinnvoll und angemessen, die gesamten Anschaffungskosten als zulässige Kosten für die Förderung anzuerkennen und auch die Förderung aller intermodalen Ladeeinheiten zuzulassen, solange auch ein widmungsgemäßer Einsatz nachgewiesen werden kann** (Bei Containern wäre z.B. eine Berechnung der Vergleichskosten auf der Straße gar nicht möglich, da es keine Container nur für die Nutzung im Straßentransport gibt.). Österreich geht davon aus, dass auch zukünftig alternative intermodale Verladesysteme gefördert werden können (wie Nikrasa, Vega, Mobiler usw.) und auch Ersatzinvestitionen möglich sind.

(Als Beispiel für eine Sicherstellung, dass die geförderten Ladeeinheiten tatsächlich intermodal eingesetzt werden, kann der österreichische Ansatz genannt werden. Das Investitionsförderprogramm für den Kombinierten Güterverkehr stellt sicher, dass der Einsatz der geförderten Ladeeinheiten entsprechend den Zielen des Förderprogramms tatsächlich im Kombinierten Verkehr erfolgt, indem die Auszahlung der Fördermittel aus dem Programm unter anderem an die Erbringung einer vorab vereinbarten Transportmenge gekoppelt wird. Diese ist jedenfalls vor Auszahlung seitens Fördernehmer nachzuweisen. Kann kein entsprechender Nachweis erbracht werden, ist eine Aliquotierung oder Einbehaltung der Förderung vorgesehen. Im Zuge der Projektabrechnung werden diese Angaben seitens der Abwicklungsstelle SCHIG geprüft und verifiziert. Dazu werden in erster Linie die Daten des ebenfalls in der Abwicklungsstelle angesiedelten Förderprogramms „Schiengüterverkehrsförderung“ (SGV-Förderung Plus) herangezogen, in dem Daten der im Investitionsförderprogramm für den Kombinierten Güterverkehr geförderten Transportarten abgebildet sind (Unbegleiteter Kombinierte Verkehr, Einzelwagenladungsverkehr, Rollende Landstraße). Diese Verifikation ist in den Förderverträgen mit den Fördernehmern festgeschrieben und dient als verlässliches Kontrollinstrument für den vertragsgemäßen und richtlinienkonformen Einsatz der geförderten Güter im kombinierten Verkehr.)

- **Förderung von „acquisition of vehicles for rail or inland waterway transport“ – Statement:**

Auch wenn es in Österreich derartige Förderungen nur in geringem Umfang gibt, so ist es dennoch bedauerlich, dass sowohl die Verkehrs-GVO (Artikel 14) als auch die LMT-Leitlinien (Ziffer 158 – 160) derartige Förderungen zwar grundsätzlich vorsehen, aber im Gegensatz zu anderen Förderkategorien ausschließlich auf Garantien beschränken.

Dies umso mehr als allen Beteiligten klar ist, dass insbesondere im Schienenverkehrsbereich europaweit eine Flottenerneuerung des rollenden Materials erforderlich ist, die ohne direkte Beihilfen nicht effektiv unterstützt werden kann.

Österreich empfiehlt daher für die „acquisition of vehicles for rail or inland waterway transport“ auch direkte Beihilfen vorzusehen.