

Stellungnahme zur Veröffentlichung des Entwurfs der Leitlinien für den Landverkehr und den multimodalen Verkehr (LMT) und des Entwurfs der Gruppenfreistellungsverordnung (TBER)

Als Wiener Stadtwerke Gruppe begrüßen wir jegliche Initiativen, die klimafreundliche Transportmöglichkeiten unterstützen. Wir bedanken uns daher gemeinsam mit unseren Konzernunternehmen im Schienengüterverkehr (Wiener Lokalbahnen Cargo) und im Öffentlichen Personennahverkehr (Wiener Linien und Wiener Lokalbahnen) für die Möglichkeit der Stellungnahme zu den vorgelegten Entwürfen der Europäischen Kommission zu den Leitlinien für den Landverkehr und den multimodalen Verkehr sowie der Gruppenfreistellungsverordnung.

Förderung des Schienengüterverkehrs

Aufgrund der angespannten Lage im Schienengüterverkehrssektor, ist der Sektor nicht in der Lage, die erforderliche Verlagerung des Modalverkehrs zu erreichen, die notwendig wäre, um eine grüne Umstellung des EU-Güterverkehrs zu ermöglichen und somit die Klimaziele der EU zu erfüllen. Während es notwendig ist, dass der Sektor selbst an seiner intermodalen Wettbewerbsfähigkeit arbeitet, indem er Prozesse optimiert, Innovationen fördert und grenzüberschreitende Interoperabilität anstrebt, stellen staatliche Beihilfen eine essenzielle Maßnahme dar, um dem Schienengüterverkehr zu helfen, seinen Wettbewerbsnachteil gegenüber der Straße zu verringern. Dies umfasst Beihilfen zur **Reduzierung externer Kosten, Beihilfen zur Senkung von Infrastrukturkosten** sowie **Interoperabilitätsbeihilfen**. Darüber hinaus sind die neu hinzugefügten Bestimmungen für **Investitionshilfen** ein wichtiges Signal sowohl für den Sektor als auch für die Mitgliedstaaten, dass technologische Innovationen im Schienen- und multimodalen Verkehrssektor erforderlich sind.

Diese Überarbeitung der Leitlinien LMT sollte genutzt werden, um eine geeignete Grundlage zur Unterstützung des Eisenbahnsektors und des nachhaltigen multimodalen Verkehrs zur Erreichung der EU-Klimaziele mit folgenden Hebeln zu unterstützen:

➔ **Vollständige Kompensation von Mehrkosten im Vergleich zum Straßenverkehr**

Im Vergleich zur Schiene ist der Straßentransport nach wie vor viel einfacher und günstiger und somit für Kunden attraktiver. Die Hauptgründe dafür sind das anhaltende **Fehlen**

WIENER LINIEN | WIEN ENERGIE | WIENER NETZE | WIENER LOKALBAHNEN | WIPARK | WIEN IT
BESTATTUNG WIEN | FRIEDHÖFE WIEN | UPSTREAM MOBILITY | FACILITYCOMFORT | GWSG

WIENER STADTWERKE GRUPPE

gleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße, die bevorzugte Behandlung der Straße in Bezug auf Besteuerung und Regulierung sowie die Tatsache, dass die externen Kosten der Straße derzeit auf Steuerzahlende abgewälzt werden, anstatt vom Straßentransport als Verursacher internalisiert zu werden.

Aus diesen Gründen sind **Neuregelungen der Betriebsbeihilfen** wichtige Schritte zum Ausgleich des wettbewerbsrechtlichen Ungleichgewichts zwischen Straße, Schiene und dem multimodalen Verkehr. Mit den folgenden Maßnahmen können diese aber noch treffsicher auf die Zielerreichung einwirken:

- **Erhöhung der Beihilfenintensität zur Reduzierung externer Transportkosten:**

Die Höhe der Beihilfen für die von der Kommission angestrebten Zwecke ist zu gering bemessen. So darf die Beihilfeintensität nurmehr 75 % der beihilfefähigen Kosten betragen. Der Entwurf greift zu kurz und stellt überdies eine Verschlechterung dar, da bisher im Fall von Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur 30 % der Gesamtkosten des Schienenverkehrs und bis zu 100 % der beihilfefähigen Kosten möglich waren. Eine generelle **Anhebung der Beihilfenintensität auf 100% zur Reduzierung von externen Transportkosten**, sollten zur Kompensation der unverschuldeten Mehrkosten des Sektors Abhilfe schaffen.

- **Besondere Berücksichtigung von infrastrukturbedingten Zusatzkosten:**

Als spurgebundenes Verkehrsmittel stößt der Schienenverkehr auf zahlreiche Herausforderungen, insbesondere in Bezug auf die grenzüberschreitende Interoperabilität. Neben der strengen Regulierung des Sektors im Allgemeinen unterscheiden sich die betrieblichen, regulatorischen und technischen Bedingungen in den EU-Mitgliedstaaten, was den Schienengüterverkehr weniger flexibel und teurer macht als den Straßentransport. Die spezifische Infrastruktur des Schienenverkehrs verschärft das Ungleichgewicht zur Straße zunehmend. Durch starke Bautätigkeiten, Unzuverlässigkeit durch kurzfristige Sperrungen und Umleitungen etc. entstehen dem Schienengüterverkehr massive Mehrkosten, welche der Schienenverkehr ohne Betriebsbeihilfen kaum bewältigen und dadurch dem Wettbewerb mit dem Straßenverkehr nicht antreten kann. Aus diesem Grund sind Beihilfen für die Nutzung der **Infrastruktur als Kategorie** der Betriebshilfen beizubehalten, für **weitere infrastrukturbedingte Zusatzkosten** zu erweitern und der derzeitigen **Beihilfeintensität von 100 %** der förderfähigen Kosten beizubehalten.

- **Beibehalten von bestehenden Beihilfekategorien:**

Bei den bisher geltenden Leitlinien wird eine Unterscheidung der Beihilfekategorien vorgenommen in dem externe Kosten im Vergleich zur Straße als auch Infrastrukturnutzungskosten anerkannt wurden. In dem neuen Vorschlag werden Beihilfen zur Reduktion der Infrastrukturnutzungskosten-Differenz gestrichen, die bisher zu 100% gefördert werden konnten. Auch wenn sich die Beihilfenintensität der Externen-Kosten-Differenz um 25% erhöht hat, wirkt sich die Streichung dieser wichtigen Infrastrukturbeihilfekategorie negativ auf die Gesamtintensität der Beihilfe aus und schränkt das bestehende breite Spektrum der Förderfähigkeit massiv ein. Durch das Wegfallen der Kategorien unterliegen ungleiche Sachverhalte und Beihilfennotwendigkeiten den gleichen Regelungen, ohne die Schwierigkeiten der unterschiedlichen Bereiche sachlich darzustellen. Diese Anpassung der Leitlinie verstärkt daher die ohnehin bestehenden systembedingten Wettbewerbsungleichheiten, wodurch die Beibehaltung der Unterscheidungen, unerlässlich für eine zielsichere Beihilfenregelung ist.

➔ **Investitionsanreize für die Erneuerung und Aufrüstung der europäischen Flotte**

Um einen sicheren Betrieb und letztlich die Versorgungssicherheit in Europa gewährleisten zu können müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig von ihrer Größe und ihrem Marktbestehen in neue Lokomotiven sowie Upgrades des bestehenden Rollmaterials (bspw. ERTMS) investieren. Da es sich hier um enorm hohe Summen handelt, bedarf es dringend Beihilfen in Form von **direkten Zuschüssen** und **flexibleren Rahmenbedingungen**.

Die LMT-Leitlinien senden mit der Bestimmung von Investitionshilfen für die Einführung von ERTMS mit einer Beihilfeintensität von 80 % der förderfähigen Kosten, ein wichtiges Signal an die Mitgliedsstaaten für den dringenden Finanzierungsbedarf von Neuanschaffungen und Flottenumrüstungen. Speziell die infrastrukturseitig vorgeschriebenen Aufrüstungsanforderungen in Zusammenhang mit ERTMS sind oft mit Umsetzungsunsicherheiten (unterschiedliche Implementierung bei verschiedenen Strecken in Europa) verbunden und stehen oft in einem finanziellen Missverhältnis zum Gesamtwert der aufzurüstenden Flotte. Da sich der Schienensektor sich in einem harten Preiswettbewerb mit dem Straßensektor befindet, werden Investitionen oft so lange wie möglich hinausgezögert. Die enormen Kosten für Neuanschaffungen verhindern, dass Eisenbahnunternehmen in neue Fahrzeuge oder Umrüstungen investieren. Beihilfen in Form von direkten Zuschüssen können solche Investitionen auslösen und beschleunigen. Die LMT-Leitlinien sehen jedoch nur Investitionshilfen für den Erwerb von Fahrzeugen in

Form von öffentlichen Garantien vor und beschränken die Begünstigten auf KMU und neue Marktteilnehmer. Dadurch öffentliche Garantien mit enormen finanziellen und zeitlichen Aufwänden verbunden sind und nicht für alle Marktteilnehmer für die erfordernten Umsetzungsfristen zielführend sind, sollten direkte Zuschüsse im Schienengüterverkehrssektor für alle Marktteilnehmer mit Aufrüstungsverpflichtungen ermöglicht werden.

Ausnahme vom Stadtverkehr und umliegenden Regionalverkehr

Wir begrüßen den klaren Verweis in Art 2 Abs 2 lit f, dass Dienstleistungen, die unter die PSO-VO (1370/2007) fallen ausgenommen sind. Dennoch möchten wir darauf hinweisen, dass durch die derzeitige Begriffsdefinition in den Beihilferegelungen, mit der expliziten Erwähnung der Kombination mit anderen Transportmodi, indirekte Auswirkungen auf solche Dienstleistungen möglich wären. Eine Miteinbezugnahme dieser Stakeholdergruppe ist somit auch zukünftig von Bedeutung für diese Initiativen.