



Hamburg, 20.09.2024  
AZ:III-5-27

# Staatliche Beihilfen – Entwurf der Leitlinien für den Landverkehr und den multimoda- len Verkehr (LMTG) und Entwurf der Grup- penfreistellungsverordnung für den Ver- kehr (GVO)

Stellungnahme zur Konsultation HT.5524

## Einleitung

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. ist der Bundesverband der rund 140 am Güterumschlag in den Seehäfen beteiligten Betriebe in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Der ZDS vertritt die gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der Unternehmen und schließt für seine tarifgebundenen Mitglieder Tarifverträge zur Hafenarbeit.

Der Verband steht für eine leistungsstarke, nachhaltige Hafenwirtschaft, die zum Erfolg des europäischen Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland beiträgt. Kernthemen betreffen die Verkehrs-, Umwelt-, und Energiepolitik, die Digitalisierung der Häfen und die Sozialpartnerschaft. Seehafenbetriebe ermöglichen die nahtlose Verknüpfung aller Verkehrsträger und sind daher für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Europäischen Union unerlässlich.

Der ZDS begrüßt die Möglichkeit, Kommentare zu der öffentlichen Konsultation zum Entwurf der Leitlinien für den Landverkehr und den multimodalen Verkehr (LMTG) und dem Entwurf der Gruppenfreistellungsverordnung für den Verkehr (GVO) abzugeben. Der ZDS unterstützt nachdrücklich, dass die vorgeschlagenen Texte von einem ganzheitlichen Ansatz ausgehen, der alle nachhaltigen Verkehrsträger sowie Terminals umfasst. Seehafenterminals, deren Tätigkeit die Schnittstelle zwischen verschiedenen Verkehrsträgern darstellt, spielen eine entscheidende Rolle bei der Unterstützung von Verkehrsunternehmen, die nachhaltige Passagier- und Güterverkehrsdienstleistungen anbieten, und von Verkehrsorganisatoren.

Ebenso unterstützen wir Maßnahmen zur Entbürokratisierung und Vereinfachung von Beihilfeverfahren. Schwellenwerte sollten nicht zu niedrig angesetzt und eventuell an Kaufkraftindices gekoppelt werden. Zugleich sollten Wirtschaftsbeteiligte stets möglichst frühzeitig und umfassend über bestehende Beihilfemöglichkeiten und Ausführungsbestimmungen informiert werden.

Darüber hinaus ist der ZDS der Ansicht, dass die Aufnahme von Interoperabilitätsbeihilfen, die einen ununterbrochenen und auch grenzüberschreitenden Verkehrsfluss gewährleisten sollen, in die Texte ein positives Signal darstellt, da diese Art von Beihilfen die Koordinierung und die Bemühungen um die Einrichtung intermodaler Datenaustauschplattformen unterstützen wird. Wir brauchen rechtliche Rahmenbedingungen, die sich nicht nur auf die Ökologisierung der Verkehrsträger konzentrieren, sondern im Sinne umfänglicher Nachhaltigkeit auch die Verringerung von Ineffizienzen und Staus sowie die Optimierung der Kapazitätsallokation in den Logistikketten fördern.

Im Folgenden finden sich einige zusätzliche Empfehlungen zur Verbesserung und Klärung der Texte, insbesondere über Betriebsbeihilfen für die Inbetriebnahme neuer kommerzieller Verbindungen, den Bau neuer Terminals und Beihilfen zur Unterstützung der Anschaffung von Ausrüstungen.

## Betriebsbeihilfen: Fokus auf externe Kosteneinsparungen

Der ZDS teilt die Auffassung, dass die Leitlinien für Land- und Multimodalverkehre und die GVO-Vorschläge Beihilfen zur Senkung der externen Kosten des Verkehrs umfassen, die sowohl Verkehrsunternehmen als auch Verkehrsorganisatoren gewährt werden können, die sich für nachhaltige Landverkehrstätigkeiten entscheiden.<sup>1</sup>

Der ZDS ist der Ansicht, dass das Hauptziel staatlicher Beihilfen im Bereich des multimodalen Verkehrs darin bestehen sollte, die externen Kosten des Verkehrs zu senken. Wir stehen daher

---

<sup>1</sup> Siehe Artikel 11 Absatz 2 des GVO-Vorschlags und Abschnitt 4.2.1.1 des Vorschlags für die Beihilfeleitlinien

Randnummer 96 der Leitlinien für Land- und Multimodalverkehre und Artikel 10 Absatz 6 des GVO-Vorschlags kritisch gegenüber, da er die Förderfähigkeit auf der Grundlage der zurückgelegten Strecke des unterstützten Verkehrsträgers vorsieht, anstatt auch externe Kosteneinsparungen zu berücksichtigen.

Der ZDS stimmt zu, dass Beihilfen nur dann gewährt werden sollten, wenn ein stärker umweltschädlicher wirkender konkurrierender Verkehrsträger eine wirtschaftlich tragfähige Alternative zu dem Verkehrsträger darstellt, für den die Beihilfe gewährt wird. Dies ist jedoch nicht der einzige Faktor, der darüber entscheidet, sondern auch die Betriebskosten, die Netzkapazität sowie die Verfügbarkeit von Fahrzeugen. Ob eine umweltschädlichere Alternative zur Verfügung steht, sollte daher von Fall zu Fall geprüft werden, ohne Beihilfen auszuschließen, die nur auf entfernungsbezogenen Kriterien beruhen.

Ebenso befürworten wir die Aufnahme von Betriebsbeihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen, die sowohl den Eisenbahnunternehmen als auch den Verkehrsorganisatoren zugutekommen können, sowie die Schutzmaßnahmen, die in dieser Hinsicht zur Vermeidung von Handels- und Wettbewerbsverzerrungen vorgesehen sind.<sup>2</sup> In einigen Fällen kann die Kapazität der Terminals jedoch ein limitierender Faktor sein, der die Einführung neuer nachhaltiger Verkehrsverbindungen behindert. Der ZDS empfiehlt daher, Beihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung multimodaler Güterterminals in den Bestimmungen über die Inbetriebnahme neuer kommerzieller Verbindungen (GVO) und in Beihilfeleitlinien ausdrücklich zu erwähnen.

## Beihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung multimodaler Güterterminals

Es ist von entscheidender Bedeutung, dass Artikel 12 des GVO-Vorschlags und Abschnitt 4.2.2.1 des Vorschlags für die Leitlinien für Land- und Multimodalverkehrsbeihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung multimodaler Güterterminals enthalten, da die erforderliche Verkehrsverlagerung und die Verringerung der externen Kosten im Güterverkehrssektor nur erreicht werden können, wenn die Terminalbetreiber in die Lage versetzt werden, die Verbindung zwischen maritimen und nachhaltigen Landverkehrsträgern herzustellen.

Positiv ist, dass die Texte Beihilfen für Lagereinrichtungen, Lagerhallen und Terminalgebäude sowie für mobile Endgeräte wie Greifstapler ermöglichen. Die digitale Komponente sollte jedoch nicht außer Acht gelassen werden, da die Anwendung von beispielsweise IoT und Big Data eine ebenso wichtige Rolle bei der Ökologisierung des Terminalbetriebs spielen kann. Sie tragen auch zur nahtlosen Integration von Terminals in die gesamte Logistikkette bei und ermöglichen so die Interoperabilität. Der ZDS empfiehlt daher, Investitionen im Zusammenhang mit der Digitalisierung in Artikel 12 der GVO und Abschnitt 4.2.2.1 der Leitlinien für Land- und Multimodalverkehre ausdrücklich zu erwähnen.

---

<sup>2</sup> Siehe Randnummern 120, 75-76 des Vorschlags für die Beihilfeleitlinien und Erwägungsgrund 22 des Vorschlags für die GVO.

## Bereitstellung finanzieller Unterstützung zur Senkung der externen Kosten des Verkehrs und zur Erreichung der Ziele für die Verkehrsverlagerung

Die EU hat ehrgeizige Ziele in Bezug auf die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, die Verringerung der externen Kosten und die Verkehrsverlagerung beschlossen. Diese Ziele erfordern ehrgeizige politische Maßnahmen, die die Dekarbonisierung jedes Verkehrsträgers unterstützen, Anreize für Verkehrsorganisatoren schaffen, die nachhaltigste verfügbare Option zu wählen, und es den Terminals ermöglichen, ihre wesentliche Rolle als Verbindungspunkt zwischen den Verkehrsträgern zu erfüllen.

Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass mehr EU- und nationale Mittel zur Unterstützung des Verkehrssektors bereitgestellt werden. Zu den abgedeckten Unterstützungsarten können Betriebs- und Investitionsbeihilfen gehören, die in den Leitlinien- und GVO-Texten enthalten sind, um neue kommerzielle Verbindungen herzustellen, die Interoperabilität zu fördern, Ausrüstung zu kaufen oder aufzurüsten oder zum Bau von Terminals beizutragen. Infrastrukturinvestitionen sind ebenfalls von größter Bedeutung, da nachhaltige Fahrzeuge nur dann betrieben werden können, wenn angemessene Tank- und Ladepunkte zur Verfügung stehen. Schließlich ist FE&I eine Schlüsselkomponente, die für die Verwirklichung eines emissionsfreien Güterverkehrssektors erforderlich ist.

Der ZDS möchte daher seine Unterstützung für die gemeinsame Forderung nach mehr EU-Mitteln für den Verkehr, z. B. durch EU-Programme wie die Fazilität "Connecting Europe" und "Horizont Europa", bekräftigen und die Einnahmen aus dem EHS-Seeverkehr für die Unterstützung der Dekarbonisierung des Sektors zweckgebunden machen.

## Definitionen

Die GVO definiert den Begriff „Binnenschiff“ als „ein Schiff für den Personen- oder Güterverkehr, das ausschließlich oder vorwiegend für den Verkehr auf Binnengewässern oder auf geschützten Gewässern oder in deren unmittelbarer Nähe bestimmt ist.“ Aus dieser Definition leiten sich weitere Begrifflichkeiten ab, wie z.B. „Binnenschiffsverkehr“. Aus Sicht des ZDS wäre es hilfreich, ausdrücklich klarzustellen, dass „Binnengewässer oder auf geschützten Gewässern oder in deren unmittelbarer Nähe“ auch Verkehre innerhalb von Seehäfen umfasst. Konkret geht es um hafeninterne Umfuhren von Gütern auf dem Wasser mit Fahrzeugen, die ein Hafenfahrzeugattest haben, also beispielsweise Umfuhren von Terminal zu Terminal oder vom Terminal zum Leercontainerdepot etc. Hintergrund ist, dass an Standorten wie Hamburg Wasserwege im Hafen rechtlich als „Seewasserstraße“ gelten. Solche Wasserwege sind sicherlich geschützte Gewässer und auch in Nähe von sonstigen Binnengewässern, im Sinne der vorgenannten Definition, aber um die Einbeziehung von Hafenverkehren rechtsicher als Binnenschiffsverkehr im Sinne der Texte zu machen, regen wir an, die Definition wie folgt zu fassen: „Binnenschiff“ ist „ein Schiff für den Personen- oder Güterverkehr, das ausschließlich oder vorwiegend für den Verkehr auf Binnengewässern oder auf geschützten Gewässern (**einschließlich Seehäfen**) oder in deren unmittelbarer Nähe bestimmt ist.“

## Schlussfolgerung

Der ZDS begrüßt die Vorschläge für die GVO- und Leitlinien für Land- und Multimodalverkehre aufgrund ihrer ganzheitlichen Ausrichtung, die verschiedene nachhaltige Verkehrsträger abdeckt, sowie die Unterstützung von Terminals und Interoperabilität.

Die Texte könnten weiter verschärft werden, indem Beihilfen für Terminals im Rahmen von Projekten zur Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen zugelassen werden. Darüber hinaus sollte bei der Unterstützung des Baus, der Modernisierung und der Erneuerung von Güterterminals die digitale Dimension nicht außer Acht gelassen werden.

Abschließend fordert der ZDS die politischen Entscheidungsträger der EU und der Mitgliedstaaten auf, ausreichende Finanzmittel zur Unterstützung der Dekarbonisierung des Verkehrssektors bereitzustellen und die externen Kosten zu senken.