



Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Zu den Entwürfen der Europäischen Kommission für Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Landverkehr und multimodalen Verkehr (LMTG) sowie zur Verordnung der 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 (TBER).

I. Einleitung

Mit dem Vorschlag vom 18. Juni 2024 hat die Europäische Kommission einen Entwurf der Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Landverkehr und den multimodalen Verkehr (LMTG) und einen Entwurf der Gruppenfreistellungsverordnung für den Verkehr (TBER) zur Konsultation vorgelegt. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist Europas größte Gewerkschaft für die Beschäftigten bei den Bahnen und vertritt mehr als 187.000 Mitglieder. Im Folgenden nehmen wir Stellung zum Vorschlag.

II. Bewertung

Der Vorschlag der EU-Kommission verfolgt das Ziel, die Leitlinien aus dem Jahr 2008 zu ersetzen und den Mitgliedstaaten besser zu ermöglichen, mit ihren Beihilfen den Landverkehr im Interesse der Allgemeinheit zu lenken und in die Entwicklung des Verkehrssektors einzugreifen.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft unterstützt diese Zielsetzung grundsätzlich, allerdings sehen



wir Änderungsbedarf bei der konkreten Ausgestaltung der Leitlinien und der Verordnung. Der klimaschonende Schienenverkehr und der Kombinierte Verkehr müssen besser gefördert und nicht durch zusätzliche bürokratische Hürden behindert werden.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft fordert die Stärkung der volkswirtschaftlich und ökologisch sinnvollen Beihilfen für den Schienenverkehr, insbesondere für den Schienengüterverkehr. Dieser ist unabdingbar für das Gelingen der Verkehrswende in Europa und unverzichtbar für europäische Schlüsselindustrien. Daher muss er gefördert werden. So können mehr Güter auf der Schiene transportiert und mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Güterzüge entlasten die Straßen und das Klima: Denn ein Zug ersetzt 52 Lkw und ist 7-mal klimaschonender, 13-mal schadstoffarmer und 42-mal sicherer. Die Reformierung des Beihilferechts ist dringend notwendig, und es muss dahingehend überarbeitet werden, dass der Weg für eine flächendeckende Versorgung mit öffentlichem und klimafreundlichem Schienengüter- und Personenverkehr in Europa frei ist. Die Verantwortung der Mitgliedstaaten soll dabei gestärkt werden.

III. Änderungsbedarf

Generell müssen sämtliche Fördermaßnahmen diskriminierungsfrei gelten und nicht einseitig auf Neuverkehre, neue Marktteilnehmer sowie kleine und mittlere Unternehmen abzielen. Die Beihilfen sollten vielmehr diskriminierungsfrei ausgestaltet sein und allen Unternehmen unabhängig von Größe und Zeitpunkt des Markteintritts zur Verfügung stehen. Die konkreten Förderbedingungen und -quoten müssen so ausgestaltet sein, dass alle Unternehmen des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr gestärkt werden, damit die von der EU angestrebten Ziele zur Verkehrsverlagerung, zum Klimaschutz und zur Verkehrssicherheit schnellstmöglich erreicht werden können.

Umfassende Förderung der Digitalen Automatischen Kupplung

Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) sorgt dafür, dass der Schienengüterverkehr schneller, einfacher und wettbewerbsfähiger wird. So können wesentliche Nachteile gegenüber dem Straßengüterverkehr ausgeglichen werden und die klimaschonenden Güterbahnen größere Anteile am Gesamtverkehr übernehmen. Gleichzeitig würden erhebliche Vorteile für die Volkswirtschaften in Europa



entstehen: Die Umrüstung wäre ein wichtiger Impuls für die europäische Bahnindustrie und würde dort sowie bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen gute tarifgebundene Arbeitsplätze schaffen.

Allerdings ist die für die DAK-Einführung notwendige Umrüstung von hunderttausenden Güterwagen eine gewaltige Aufgabe, die die Unternehmen nur mit einer umfassenden öffentlichen Förderung bewältigen können. Daher sollte die EU-Kommission den Mitgliedsstaaten eine Förderung von bis zu 100 Prozent der Umrüstkosten ermöglichen. Beihilfen in dieser Höhe würden den Umrüstungsprozess erheblich beschleunigen. Für die Mitgliedsstaaten würde sich bereits wenige Jahre nach der Umrüstung ein volkswirtschaftlicher Nutzen einstellen, der die Kosten der Förderung übersteigt.

Multimodalen Verkehr präzise definieren

Um Missbrauch zu vermeiden, muss eine zutreffende und allgemeingültige Definition für den Kombinierten Verkehr beschlossen werden. Wir schlagen vor, dass der Hauptlauf auf der Schiene oder der Wasserstraße mindestens 60 Prozent der gesamten Transportentfernung ausmachen muss, damit die betreffende Transportkette als Kombinierte Verkehr anerkannt wird. Dabei sollten auch Transporte berücksichtigt werden, die auf dem Territorium von Ländern stattfinden, die nicht EU-Mitglieder sind. So würde der Kombinierte Verkehr sinnvoll abgegrenzt, ohne dass Unternehmen und Behörden mit bürokratischen Nachweisen belastet werden. Gleichzeitig würden erhebliche externe Kosten gegenüber einem Transport im Straßengüterverkehr eingespart, denn die Güterbahnen verursachen nur ein Drittel der externen Kosten des Lkw-Verkehrs.

Begrenzung der Streckenlänge sollte entfallen

Die Begrenzung der förderfähigen Streckenlänge im Schienengüterverkehr auf 800 km bei multimodalen Transporten und 350 km im unimodalen Schienenverkehr ist nicht sachgerecht und sollte entfallen. Gerade auf längeren Strecken spielt der Schienengüterverkehr seine Effizienzvorteile gegenüber dem Lkw-Fernverkehr aus. Mit einer Begrenzung der Förderung auf willkürlich gewählte Entfernungen würden Anreize für geringere Anteile der Schiene an einer Transportkette geschaffen.

Deutliche Trassenpreissenkung muss erlaubt werden

Die Trassenpreise sind einer der größten Kostenblöcke im Schienenverkehr. Wir begrüßen daher, wenn



die EU-Kommission Beihilfen an die Eisenbahnunternehmen zum Finanzieren der Trassen-, Anlagen- und Stationspreise ausdrücklich vorsieht. Jedenfalls sollte es möglich sein, die Trassenpreisförderung so zu gestalten, dass die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) nur die unmittelbaren Kosten einer Zugfahrt (Grenzkosten) selbst finanzieren. Andererseits sollte auch ausdrücklich die Möglichkeit bestehen, dass die Mitgliedsstaaten bei der Trassenpreisförderung verkehrs-, sozial- und umweltpolitische Kriterien berücksichtigen können, z.B. die Förderung von Taktfahrplänen, die Durchführung des Einzelwagenverkehrs oder die Förderung lokal emissionsfreier Fahrzeuge. Die Mitgliedsstaaten müssen insbesondere auch die Möglichkeit haben, nur solche EVU zu begünstigen, die nachweislich die Sicherheits- und Sozialvorschriften einhalten (z.B. Fahr-/Ruhezeiten, Mindestlohn) oder die Beschäftigten mindestens auf dem Niveau repräsentativer Tarifverträge bezahlen.

Substanzielle Förderung des Einzelwagenverkehrs ermöglichen

Der Einzelwagenverkehr der Eisenbahnen ist volkswirtschaftlich notwendig, da wichtige Industriezweige darauf angewiesen sind. Auch Gütertransporte, die nicht mit Ganzzügen oder im Kombinierten Verkehr befördert werden können, müssen auf der Schiene stattfinden oder wieder auf die Schiene verlagert werden. Dafür ist unter den gegenwärtigen intermodalen Wettbewerbsbedingungen eine substanzielle öffentliche Förderung notwendig. Den Mitgliedsstaaten sollte dabei ermöglicht werden, die Förderung so auszugestalten, dass der Betrieb eines einheitlich bedienten, flächendeckenden Netzes, auch mit internationalen Anschlüssen, ermöglicht wird, da der Einzelwagenverkehr so seine positiven volkswirtschaftlichen Wirkungen am besten entfalten kann.

Angemessene Beihilfen für private Gleisanschlüsse ermöglichen

Während jedes Unternehmen selbstverständlich einen staatlich finanzierten Anschluss an das Straßennetz erhält, müssen auf die Schiene verladende Firmen einen erheblichen Teil der Gleisanschluss-Kosten selbst zahlen. Damit werden Verlader im Schienengüterverkehr gegenüber Konkurrenten, die per Lkw transportieren, erheblich benachteiligt. Der vorliegende Entwurf der Transport-Gruppenfreistellungsverordnung sieht eine Gleisanschluss-Förderung in Höhe von maximal 50 Prozent der beihilfefähigen Kosten vor. Wir fordern, dass die Förderquote analog zum Straßengüterverkehr auf 100 Prozent angehoben wird, damit Anreize für die Verkehrsverlagerung auf die



Schiene geschaffen werden. Gleichzeitig sollte sichergestellt werden, dass der Betrieb des Gleisanschlusses nicht ausgeschrieben werden muss.

Erwerb von intermodalen Ladeeinheiten stärker fördern

Im Richtlinienentwurf sieht die EU-Kommission Investitionsbeihilfen für den Erwerb von intermodalen Ladeeinheiten vor. Die EVG begrüßt diese Unterstützung generell als Beitrag für mehr Kombinierten Verkehr mit der Schiene. Allerdings sollen laut dem vorliegenden Entwurf lediglich 30 Prozent der beihilfefähigen Kosten gefördert werden. Wir empfehlen mindestens 50 Prozent, denn die Mehrkosten für im Schienengüterverkehr verladbare Lkw-Sattelanhänger beschränken sich nicht allein auf Greifkanten für den Kran. So muss die Konstruktion von kranbaren Sattelanhängern verstärkt sein, damit stets die notwendige Stabilität für die Kranverladung gegeben ist. Zusätzlich muss der Aufbau für eine Geschwindigkeit von mindestens 120 km/h ausgelegt sein – und das auch, wenn die Ladeinheit rückwärts im Eisenbahn-Taschenwagen transportiert wird. Hinzukommen weitere Kosten, z.B. für eine feuerfeste Plane, die aufgrund von Funkenflug durch die elektrische Oberleitung notwendig ist. Um den Missbrauch der Förderung zu vermeiden, sollten die Mitgliedsstaaten die Nutzung geförderter Fahrzeuge auf den Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr beschränken.

Keine Anreize für Mitnahmeeffekte bei Betriebskostenbeihilfen

Der unter Artikel 11 (5) vorgesehene Ausgleich von Betriebsverlusten neuer kommerzieller Verbindungen in Höhe von 40 bis 80 Prozent sollte entfallen. Hiermit würde die Kommission unrentable Verbindungen neuer Marktteilnehmer unterstützen, die lediglich aufgrund der staatlichen Förderung existieren können. Mit Ablauf der Förderung würden diese Dumpingangebote wieder vom Markt verschwinden. Eine solche Förderung ist wirtschaftlich nicht nachhaltig und setzt Fehlanreize. Die Kommission sollte vielmehr die Förderung von Betriebskosten des Einzelwagenverkehr sowie von Umschlagvorgängen im Kombinierten Verkehr ermöglichen – unabhängig vom Markteintritt der Unternehmen und der Aufnahme der Verkehre.

Stärkere Anreize für Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen

Wir begrüßen die Möglichkeit der Förderung von Fahrzeugmodernisierungen und -anpassungen im



nachhaltigen multimodalen Verkehr. Allerdings setzt die vorgesehene Förderquote in Höhe von lediglich 20 Prozent keine ausreichenden Anreize, technische Anpassungen zu beschleunigen. Allein im Schienenverkehr stehen in den kommenden Jahren mit Re-Motorisierungen auf alternative Antriebe, Mehrsystem-Nachrüstungen für grenzüberschreitende Fahrten, der ETCS-Fahrzeugausrüstung und weiteren Digitalisierungsvorhaben enorm kostspielige Investitionen an. Damit Anreize geschaffen werden, diese Innovationen nicht länger hinauszuzögern, sollte die Kommission Beihilfen in Höhe von 80 Prozent der Kosten ermöglichen.

Lohn- und Sozialdumping beenden; Sicherheitsrisiken vermeiden

Arbeitnehmer aus Nicht-EU-Staaten, die in zunehmendem Maße für den europäischen Straßenverkehrssektor eingestellt werden, sind besonders ausbeuterischen Arbeitsbedingungen bei den Straßenverkehrsunternehmen ausgesetzt. Diese missbräuchlichen Praktiken tragen auch weiter zu dem Sozialdumping bei, das den europäischen Verkehrssektor seit Jahrzehnten belastet.

Siehe den Bericht: "Fahrer:innen aus Drittstaaten im europäischen Kraftverkehr" unter: https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2024/01/ETF_RD-report-final_DE.pdf

"Third-country drivers in European road transport" at <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2024/01/ETF-ROAD-TRANSPORT-REPORT.pdf>

Jegliche Beihilfen im Bereich des Straßengüterverkehrs dürfen daher nur zugelassen werden, wenn die begünstigten Unternehmen nachweisen können, dass sie die Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten, Mindestlöhnen usw. konsequent einhalten. Dabei ist jeweils der in dem durchfahrenen Land geltende Mindestlohn als Untergrenze anzusehen.

Dieser Vorbehalt ist auch für Unternehmen anzuwenden, die Beihilfen im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs erhalten möchten. Die Mitgliedsstaaten müssen die Möglichkeit haben, weitergehende Anforderungen zu stellen, z. B. zur Tarifbindung bzw. zur Entlohnung mindestens auf dem Niveau eines repräsentativen Tarifvertrages.

Auch im Schienenverkehr gibt es Unternehmen, die soziale und sicherheitsrelevante Vorschriften missachten oder zumindest nicht nachweisen können, dass sie beim Einsatz ihres Betriebspersonals



(einschließlich Leiharbeiter:innen) die Vorschriften in Bezug auf Fahr- und Ruhezeiten, Ausbildung, Streckenkenntnis, Sprachkenntnisse und Tauglichkeit beachten. Daher sollte auch in diesem Bereich die Zahlung von Beihilfen daran geknüpft werden, dass die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen jederzeit nachweisen können, dass sie die genannten Vorschriften einhalten. Eine digitale manipulationssichere Aufzeichnung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten sollte verbindlich eingeführt werden.