

**11.12.00****Empfehlungen**  
**der Ausschüsse**EU - Fz - In - U - Vkzu **Punkt .....** der 758. Sitzung des Bundesrates am 21. Dezember 2000

---

Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Beihilfen für die Koordinierung des Eisenbahnverkehrs, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt

KOM(2000) 5 endg.; Ratsdok. 10166/00

**A**

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),

der Finanzausschuss (Fz) und

der Verkehrsausschuss (Vk)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

- EU  
Vk
1. Der Bundesrat begrüßt, dass der Kommissionsvorschlag auch zukünftig Beihilfen an Infrastrukturbetreiber und Güterverkehrsunternehmen ermöglicht. Dies ist für die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff grundsätzlich ein zusätzlicher Weg, um im Wettbewerb gegen den Lkw weiter bestehen zu können und Verkehrsanteile für sie zu gewinnen. Er begrüßt auch die Absicht der Kommission, staatliche Beihilfen an einen Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber unter bestimmten Bedingungen von der Notifizierungspflicht freizustellen. Allerdings bestehen folgende Bedenken gegen den Verordnungsvorschlag:

**Ausgeliefert am 12. DEZ. 2000**

- EU  
Vk 2. Die vorgesehenen Bestimmungen enthalten vielfach unbestimmte Rechtsbegriffe, die insbesondere im Zusammenhang mit den Erwägungsgründen zum Verordnungsvorschlag einerseits nicht mit dem nationalen System der Infrastrukturfinanzierung zu vereinbaren sind.
- EU  
Vk 3. Zum anderen gibt es keine ausreichend bestimmte Abgrenzung der Bedingungen, unter denen Beihilfen an Güterverkehrsunternehmen für die Nutzung der Infrastruktur gewährt werden können.
- EU  
Vk 4. Die Befreiung von der Notifizierungspflicht stellt darauf ab, dass der Betreiber der Infrastruktur mit Hilfe eines offenen, nichtdiskriminierenden Ausschreibungsverfahrens ermittelt wurde. Dieses Verfahren wird der Situation in Deutschland nicht voll umfänglich gerecht, weil Fälle gesetzlicher Aufgabenübertragung nicht erfasst sind.
- EU  
Vk 5. In den Erwägungsgründen des Verordnungsvorschlags wird ausgeführt, dass Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind, wenn der Betreiber mit Hilfe eines offenen, nichtdiskriminierenden Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde. In diesem Fall würden die einzusetzenden Fördermittel dem Marktpreis für die Infrastrukturleistung entsprechen. Diese Ausführungen sind jedoch nach Auffassung des Bundesrates zu eng gefasst:
- EU  
Vk 6. - Nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz werden Betreibermodelle i. d. R. im Wege der Beschränkten Ausschreibung nach einem (europaweiten) Öffentlichen Teilnahmewettbewerb vergeben, was dem sogenannten "Nichtoffenen Verfahren" im EU-Sprachgebrauch entspricht. Mit der öffentlichen Bekanntmachung entsteht auch hier ein echter Wettbewerb zwischen den Teilnehmern, der gewährleistet, dass die gegebenenfalls benötigte Anschubfinanzierung am Markt ermittelt wird. Es sollte daher klargestellt werden, dass auch bei der Betreiberauswahl im sogenannten Nichtoffenen Verfahren wie z. B. nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz die Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt gegeben ist.

- EU  
Vk 7. - Der Bundesrat weist darauf hin, dass die Erläuterungen zu Artikel 3 (Ziffer 49 und 50) davon ausgehen, dass für den Betrieb von Terminals eine Ausschreibung bzw. bei Ausschreibungsverzicht eine aufwändige Einzelfallprüfung stattfindet. Dies erscheint nicht sachgerecht. Eine Ausschreibung sollte nach Auffassung des Bundesrates grundsätzlich verzichtbar sein, sofern das Terminal diskriminierungsfrei für alle Nutzer offen steht, so dass es einer öffentlichen Infrastruktur gleich steht.
- EU  
Vk 8. Um eine Benachteiligung des Verkehrsträgers Schiene zu verhindern, ist bei der Bewertung der Zulässigkeit von Infrastrukturbeihilfen darauf abzustellen, dass die Infrastruktur im Einklang mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften diskriminierungsfrei genutzt werden kann.
- EU  
Vk 9. Zu dem Ausschluss von "Seeverkehrsfazilitäten" aus dem Geltungsbereich der Verordnung fehlt eine klare wettbewerbsadäquate Abgrenzung. Ausgeschlossen sein dürfen nur Anlagen für den unmittelbaren seewärtigen Umschlag, z. B. Containerbrücken, weil diese zum Kernbereich des Wettbewerbs zwischen den Seehäfen zählen und eine Verlagerung von Verkehrsanteilen auf umweltfreundliche Verkehrsträger an dieser Stelle nicht beeinflusst wird. Die dem unmittelbaren Seeumschlag vor- und nachgelagerten Umschläge in KV-Terminals innerhalb der Seehäfen sind dagegen von der Verordnung zu erfassen.
- EU  
Vk 10. Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe a des Verordnungsvorschlags beschränkt die Dauer einer Beihilferegelung auf drei Jahre. Dieser Zeitraum erscheint dem Bundesrat unangemessen kurz, da er weder dem Güterverkehrsunternehmen noch dem Infrastrukturbetreiber ausreichende Investitionssicherheit bietet. Ohne eine langfristige Bestellung der Infrastruktur durch den Verkehrsunternehmer wird der Betreiber der Infrastruktur keine Investitionen tätigen. Daher ist eine deutliche Verlängerung der zulässigen Regelungsdauer geboten. Die Bundesregierung wird gebeten, hierauf bei den weiteren Verhandlungen auf EU-Ebene hinzuwirken.
- EU  
Vk 11. Sowohl die in Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe b des Verordnungsvorschlags geforderte vergleichende Kostenanalyse als auch die in Artikel 7 vorgeschriebenen Informations- und Dokumentationsanforderungen bedeuten einen unan-

gemessen hohen bürokratischen Aufwand und verursachen erhebliche Personal- und Sachkosten bei dem jeweiligen Güterverkehrsunternehmen und der für die Gewährung der Beihilfen zuständigen mitgliedstaatlichen Stelle. Die Bundesregierung wird gebeten, auf unbürokratische Verfahren und/oder auf entsprechend hohe Bagatellgrenzen bzw. Pauschalregelungen hinzuwirken.

EU  
Vk 12. Das in Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe b und Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe d des Verordnungsvorschlages normierte Ausschluss-Kriterium der Wettbewerbsverzerrung ist nach Meinung des Bundesrates zu unbestimmt formuliert und bedarf einer konkretisierenden Auslegung.

EU  
Vk 13. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass Betriebskostenbeihilfen jedenfalls im Marktsegment "Seehafenhinterlandverkehr" äußerst problematisch sind, weil sie die ökonomischen Entfernungen verkürzen und somit erheblichen Einfluss auf die Hafenwahl haben.

Als relevanter Markt werden entweder nur die Wettbewerbsverhältnisse innerhalb eines Verkehrsträgers oder sektoral zwischen Verkehrsträgern betrachtet, nicht aber auch die Auswirkungen auf den Verkehrswegewettbewerb (Standortwettbewerb).

Insofern verweist der Bundesrat auf die beim Europäischen Gerichtshof anhängigen Klageverfahren, mit denen von deutschen Seehafenunternehmen gegen notifizierte und genehmigte Betriebskostenbeihilfen der Niederlande vorgegangen worden ist, weil damit der Wettbewerb zu Lasten der deutschen Seehafenstandorte signifikant verzerrt wird.

EU  
Vk 14. Aus dem Verordnungsvorschlag geht nicht hervor, ob Verkehrsunternehmen mit Betriebsbeihilfen nur für Strecken innerhalb des fördernden Mitgliedstaates ausgestattet werden oder dies auch für die Nutzung von Netzen anderer Mitgliedstaaten gelten soll. Möglich scheint, dass Verkehrsverlagerungen auch für grenzüberschreitende Korridore begründet werden können und damit zusätzliche Verzerrungen im Wegewettbewerb erwachsen.

EU  
Vk 15. Die Freistellung von der Verpflichtung zur Notifizierung gemäß Artikel 6 des Verordnungsvorschlags wird im Straßen- und Binnenschiffahrtsbereich kaum einschlägig sein. Aus den historisch gewachsenen unterschiedlichen Eigentumsverhältnissen beim Netz und bei der Infrastruktur (z. B. Terminals, Umschlag-

stationen), insbesondere zwischen den Eisenbahnen und den Wasserstraßen, könnten Unternehmen, die Infrastruktureinrichtungen für den Umschlag von Gütern auf die Wasserstraßen betreiben, und private Gleisanschließer eine Freistellung von der Notifizierungspflicht nicht in Anspruch nehmen. Jede staatliche Beihilfe zur Förderung von Gleisanschlüssen, Verladegleisen o. ä. würde der Notifizierung unterliegen. Gerade bei Anschlussgleisen und Industriegleisen ist oft eine Realisierung ohne staatliche Hilfe nicht möglich. Dies würde dem gemeinsamen Interesse der Mitgliedstaaten, den Verkehr ohne Wettbewerbsverzerrungen und damit gleichwertig auf die Schiene, Binnenwasserstraße oder den kombinierten Verkehr zu verlagern, zuwiderlaufen und ist nicht im Sinne einer effizienten Förderpolitik.

Der Anknüpfungspunkt für einen Verzicht auf die Notifizierung sollte daher nicht die Zugehörigkeit des Netzes und der Infrastruktur zu demselben Betreiber sein.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, bei den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, dass bei der Freistellung von der Notifizierungspflicht den Eisenbahnunternehmen, die Netz und Infrastruktur gleichzeitig betreiben, keine Vorteile eingeräumt werden gegenüber den Unternehmen, die nur eine Infrastruktur mit Anschluss an das Eisenbahnnetz haben sowie den Unternehmen, die Güter auf Wasserstraßen umschlagen. Darüber hinaus sollten aus verwaltungsökonomischen Gründen für alle Landverkehrsträger (Schiene, Straße, Binnenwasserstraße) Schwellenwerte festgelegt werden, bei deren Unterschreitung eine Notifizierungspflicht entfällt.

EU  
Vk

16. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die Notifizierungspflicht für Beihilfen für KV-Terminals entfallen sollte, sofern es sich um öffentliche Terminals bzw. öffentliche gleichgestellte Anlagen Dritter handelt. Ausnahmen könnten wegen der dortigen Besonderheiten für Seehafen-Terminals gelten. Der Bundesrat fordert eine Klarstellung dahingehend, dass Beihilfen nach Artikel 4 des Verordnungsvorschlags auch für die Nutzung der Terminal-Infrastruktur zulässig sind.

EU  
Vk

17. Der Bundesrat verweist darauf, dass zu dem Verordnungsvorschlag angesichts seiner beihilferechtlichen Tragweite noch intensiver Beratungsbedarf besteht. Die Bundesregierung wird gebeten, die Länder in die weiteren Beratungen einzubinden.

- EU  
Fz
18. Im Übrigen bekräftigt der Bundesrat seinen Beschluss vom 8. November 1996 zum "Weißbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft" (BR-Drucksache 676/96 (Beschluss)) und fordert die Bundesregierung erneut auf, die Ermittlung der Wegeentgelte nach dem Prinzip der Grenzkosten abzulehnen. Vielmehr ist eine Vollkostendeckung für den Fahrweg erforderlich, um zusätzliche Belastungen der öffentlichen Haushalte zu vermeiden.

**B**

19. Der Ausschuss für Innere Angelegenheiten und  
der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit  
empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.