

Neue Spielregeln für den Wettbewerb: Wie EU-Beihilfen den Güterverkehr verändern

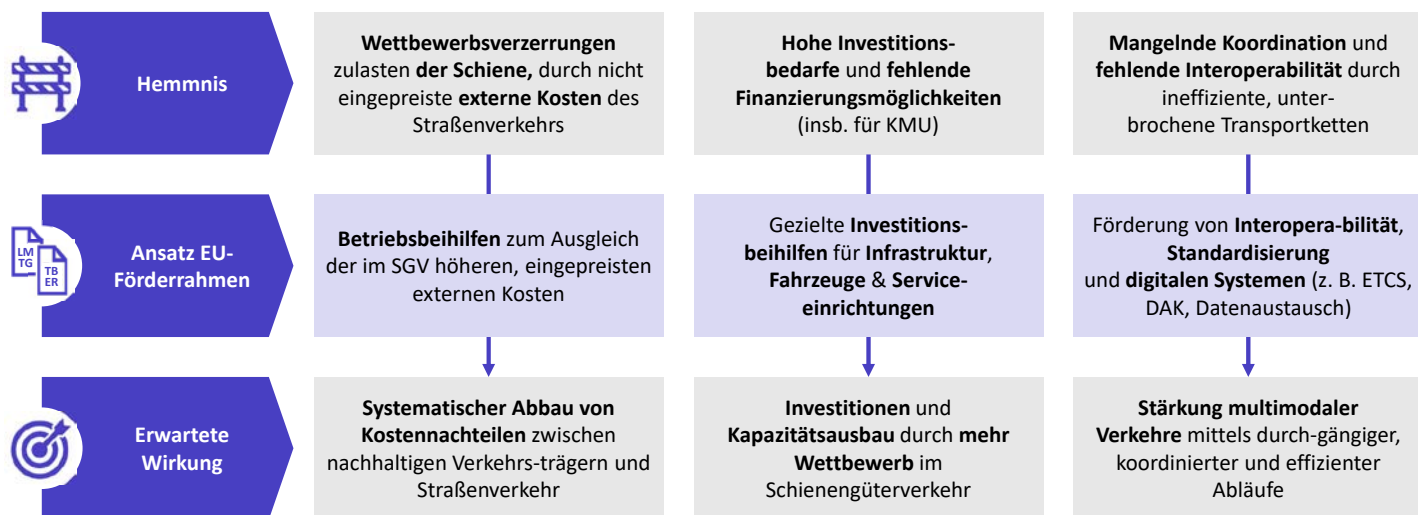


BILD: BERG LUND & COMPANY

Mit den neuen Verkehrsleitlinien (LMTG) und der Freistellungsverordnung (TBER) möchte die EU-Kommission bestehende Hemmnisse nachhaltiger Verkehrsträger überwinden.

Gastbeitrag von Teresa Ries, Niklas Behringer und Martin Bernhardt

Der politische Anspruch einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung stößt nach wie vor häufig an wirtschaftliche Grenzen. Mit der Veröffentlichung neuer Beihilfeleitlinien schafft die EU-Kommission nun den Rahmen für ein Förderregime, das gezielter als bisher die strukturellen Wettbewerbsnachteile nachhaltiger Verkehrsangebote ausgleichen und deren wirtschaftliche Attraktivität erhöhen soll. Welche Implikationen ergeben sich daraus für Unternehmen im Schienen- und Logistikbereich?

Mit den „Land and Multimodal Transport Guidelines“ (LMTG), den Leitlinien für Land- und multimodalen Verkehr, und der „Transport Block Exemption Regulation“ (TBER), Transport-Blockfreistellungsverordnung, stellt die EU-Kommission den beihilferechtlichen Rahmen für Schienen- und

Binnenschiffsverkehre sowie multimodale Transportlösungen ganzheitlich neu auf. Wichtig zur Einordnung: LMTG und TBER sind keine Förderprogramme, sondern dienen als beihilferechtliche Leitplanken, innerhalb derer Mitgliedstaaten Förderprogramme ausgestalten dürfen. Sie legen fest, unter welchen Bedingungen einzelne Maßnahmen künftig förderfähig sind. Im Vergleich zu den Eisenbahnleitlinien von 2008 ist dieser Rahmen in den LMTG deutlich breiter angelegt und stärker systematisiert. Im Zentrum der TBER steht die Ausweitung der Gruppenfreistellung. Viele Fördermaßnahmen müssen künftig nicht mehr einzeln bei der EU-Kommission notifiziert werden, sofern definierte Voraussetzungen eingehalten werden. Die Gruppenfreistellung präzisiert diese Voraussetzungen hinsichtlich Transparenz, Anreizeffekt, Angemessenheit und weiterer Faktoren. Damit verändern sich die praktischen Rahmenbedingungen für Beihilfen spürbar: Förderprogramme können schneller auf- und umgesetzt werden, langwierige Genehmigungsprozesse können entfallen. Unternehmen erhalten damit eine strategische Orientierung

hinsichtlich zentraler Förderthemen, etwa in den Bereichen European Rail Traffic Management System (ERTMS) oder Digitale Automatische Kupplung (DAK), und Investitionen lassen sich früher und verlässlicher einschätzen.

Die Überwindung von Wettbewerbsverzerrungen

Die stärkere Standardisierung und Vereinfachung des Beihilferechts ist dabei kein Selbstzweck. Sie spiegelt ein verändertes Verständnis davon wider, wo Förderung konkret an den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Güterverkehr ansetzen muss. Die wirtschaftliche Attraktivität des Straßengüterverkehrs lässt sich unter anderem mit der fehlenden Bepreisung von Umwelt- und Folgekosten erklären. Dadurch entstehen Wettbewerbsverzerrungen zulasten nachhaltiger Verkehrsarten, vor allem der Schiene. Die Beihilfen streben den gezielten Ausgleich dieses strukturellen Nachteils an. Gefördert werden sollen insbesondere Verkehre, die sich unter Marktbedingungen noch nicht selbst tragen, beispielsweise in der Anlaufphase neuer Verbindungen oder bei Relationen, bei denen kurzfristige Kostennachteile gegenüber der Straße bestehen. Gleichzeitig sind Schienen- und Binnenschiffsverkehr sowie multimodale Transportlösungen von hohen Investitionen, etwa bei der Modernisierung von Infrastruktur, Fahrzeugen oder Umschlaganlagen geprägt. Besonders für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sowie neue Marktteilnehmer entstehen so Markteintritts- oder Wachstumshemmnisse, da Finanzierungsspielräume begrenzt sind und Risiken weniger breit abgedeckt werden können. Hinzu kommen Koordinationsprobleme beim Zusammenwirken mehrerer Akteure, Schnittstellen und Systeme. Das zeigt sich beispielsweise bei der Interoperabilität im Schienenverkehr. Unterschiedliche technische Standards und Systeme erschweren den grenzüberschreitenden Fahrzeugeinsatz und erhöhen die betriebliche Komplexität. Entsprechend adressieren LMTG und TBER auch Investitionen in Technologien, die sowohl Effizienz als auch Interoperabilität steigern sollen – unter anderem sind hier European Train Control System (ETCS), Future Railway Mobile Communication System (FRMCS), automatisierter Zugbetrieb, die DAK oder die Anpassung von Fahrzeugen an unterschiedliche Stromsysteme oder Spurweiten zu nennen.

Erweiterte Förderung im Schienengüterverkehr

Der Förderrahmen setzt künftig vor allem in zwei Bereichen an: Betrieb und Investitionen. Gerade die TBER definiert, wie in der Tabelle oben dargestellt, konkrete Fördertatbestände und Höchstbeträge, unter denen Beihilfen ohne vorherige Genehmigung gewährt werden können. Für Unternehmen ist

Fördertatbestand	Höchstbetrag je Vorhaben	Art der Beihilfe
Neue kommerzielle Verbindungen	bis zu 15 Mio. EUR	Betrieb
Serviceeinrichtungen & multimodale Anlagen	bis zu 30 Mio. EUR	Investition
Güterterminals	bis zu 10 Mio. EUR	Investition
Private Gleisanschlüsse	bis zu 4 Mio. EUR	Investition

BILD: BLC / QUELLE: TBER, ARTIKEL 4

Die TBER definiert klare Beihilfekategorien und Anmeldeschwellen im Güterverkehr.

dabei weniger die Höhe der Beträge als die zugrunde liegende Logik entscheidend. Förderung ist nur möglich, wenn ein klarer Beitrag zur Verkehrscoordination nachgewiesen wird und das Vorhaben ohne staatliche Unterstützung nicht in gleicher Weise zustande käme. Kriterien wie Anreizeffekt, Notwendigkeit, Verhältnismäßigkeit und Transparenz sind damit nicht nur formale Anforderungen, sondern geben den Rahmen vor, wie Projekte strukturiert und begründet werden müssen. Ergänzend dazu wird auch der Investitionsbereich deutlich ausgeweitet: Beihilfeberechtigt sind laut LMTG und TBER beispielsweise Terminals, Serviceeinrichtungen, Gleisanschlüsse sowie Fahrzeuge und intermodale Einheiten. Hinzu kommen Maßnahmen zur Digitalisierung und zur Verbesserung der Interoperabilität, insbesondere zur Vereinheitlichung technischer Systeme und zur besseren grenzüberschreitenden Einsatzfähigkeit von Fahrzeugen und Infrastruktur.

Eisenbahnverkehrsunternehmen sollten Verkehrsangebote stärker im Zusammenspiel verschiedener Verkehrsträger und über nationale Grenzen hinweg betrachten. Denn die EU-Kommission trägt der Entwicklung Rechnung, dass Transportketten zunehmend mehrere Verkehrslösungen kombinieren und grenzüberschreitend organisiert sind. Daraus entstehen neue Spielräume, um Verkehrsangebote wirtschaftlich darzustellen, Kooperationen auszubauen und sich stärker in multimodale Wertschöpfungsketten einzubringen. Entscheidend ist, dass diese Vorhaben entsprechend begründet werden. Unternehmen, die in der Lage sind, ihre Förderbedarfe anhand belastbarer Daten darzustellen, können die erweiterten Spielräume gezielter

nutzen. Förderung wird damit zwar nicht vollständig planbar, aber deutlich besser antizipierbar.

Belastbare Daten als Grundlage

Diese Entwicklung knüpft an bestehende und vergangene Förderprogramme in Deutschland an, geht in ihrer Systematik jedoch deutlich darüber hinaus. So adressierte die „Richtlinie zur Verbesserung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs“ (EKF) bereits die operative Effizienz. Voraussetzung war zunächst der Nachweis einer Verbesserung der Energieeffizienz – zuletzt in Höhe von mindestens 2,0 Prozent im Vorjahresvergleich. Die Förderung konkreter Maßnahmen erfolgte davon weitgehend unabhängig und konnte ex-post auch für qualitativ begründete Effizienzmaßnahmen gewährt werden. Die Ermittlung der Kennzahl und Förderung konkreter Maßnahmen waren damit in weiten Teilen entkoppelt. Mit der „Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr“ wurde dieser Ansatz konsequent weiterentwickelt. Im Fokus standen emissionsärmere Fahrzeuge sowie deren Einsatz auf nicht elektrifizierten Strecken. Förderzugang und Förderhöhe waren so enger an konkrete Projekte geknüpft: Investitionsentscheidungen mussten auf Einsatzkonzepten beruhen und die zu erwartenden Einsparungen belastbar prognostiziert werden. Die Förderhöhe orientierte sich an den Mehrkosten gegenüber konventionellen Antriebslösungen, die erwartete Wirkung hingegen floss in die Bewertung und Priorisierung der Vorhaben ein. Auch die laufende „Förderung der Betriebskosten im Einzelwagenverkehr“ (BK-EWV) basiert im Kern auf belastbarer Nachweisführung. Eisenbahnverkehrsunternehmen werden bei der Bedienung von Gleisanschlüssen sowie damit verbundenen Verkehrsleistungen finanziell entlastet; gleichzeitig entstehen Anreize für zusätzliche Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene. Fördervoraussetzung sind allerdings detaillierte datenbasierte Nachweise, etwa zu Verkehrsmengen, Sendungsgrößen und zu deren Zusammensetzung. LMTG und TBER setzen diesen Trend fort: Künftig sollen sich Förderentscheidungen noch mehr an konkret nachweisbaren, also mit Daten belegten Wirkungen orientieren. Darüber hinaus sollen Maßnahmen auch entlang verschiedener Verkehrsangebote gedacht werden, mit mehr Augenmerk auf integrierten Lösungen, die Infrastruktur, Betrieb und Fahrzeuge gemeinsam berücksichtigen. ==

Dr. Teresa Ries (Consultant), Dr. Niklas Behringer (Manager) und Dr. Martin Bernhardt (Partner / Gesellschafter) gehören zum Team der Topmanagement-Beratung Berg Lund & Company in Hamburg.


Handlungsfelder für Unternehmen

Die Anforderungen an die Unternehmen verschieben sich. In den Mittelpunkt rückt die Frage, wie Projekte so geplant werden können, dass sich die Chancen aus LMTG und TBER bestmöglich nutzen lassen. Entscheidend ist nicht mehr nur die grundsätzliche Förderfähigkeit, sondern die Fähigkeit, Vorhaben strukturiert zu entwickeln, nachvollziehbar zu begründen und in die beihilferechtliche Logik zu übersetzen.

Konkret heißt das: Wer Verkehrsverlagerung, Umweltentlastung und tatsächliche Leistung sauber belegen kann, hat zukünftig bessere Chancen, von Förderungen zu profitieren. Dafür braucht es im Sinne der neuen Leitlinien vor allem belastbare Daten zu Verkehrsleistung, Energieverbräuchen, Auslastung und Kostenstrukturen. Ohne diese Grundlage wird es künftig schwierig, die Anforderungen von Förderprogrammen erfüllen und die damit verbundenen Chancen nutzen zu können.

Entsprechend steigen auch die Anforderungen innerhalb der Unternehmen. Datenmanagement, Expertise in der Nutzung öffentlicher Mittel und die Abstimmung zwischen Fachbereichen gewinnen an Bedeutung. Projekte müssen nicht nur operativ tragfähig sein, sondern auch so vorbereitet und dokumentiert werden, dass sie sich in die beihilferechtliche Logik einordnen lassen.

Abschließend lässt sich festhalten, dass die EU-Kommission mit LMTG und TBER einen Förderrahmen schafft, der gezielter als bisher an den wirtschaftlichen Realitäten nachhaltiger Verkehre ansetzt. Auch wenn die konkrete Ausgestaltung weiterhin auf nationaler Ebene erfolgt, ist die Richtung klar: Förderung wird strategischer, datengetriebener und richtet sich stärker an konkreten Wirkungen aus. Damit wird Förderung noch mehr als bisher zu einem Wettbewerbsfaktor. Nicht nur im Markt, sondern auch in der Fähigkeit, Projekte strategisch vorzubereiten und förderfähig zu gestalten.



**Neue Finanzierungs-
quellen erschlossen.
Nachhaltiges Wachstum
ermöglicht.**



**Infos &
Best-Practices.**

SCANNEN UND INFORMIEREN

**Assetbasierte
Finanzierungslösungen nach Maß.
Für Schienenfahrzeuge.**

www.dal.de

DAL | 
Deutsche Leasing