



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 22.II.2006  
K(2006)459 endg.

Betreff:           **Staatliche Beihilfe N 397/2005 – Deutschland**

**Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs**

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

**1.     Verfahren**

1. Mit Schreiben vom 1. August 2005 (A(05)/19624) notifizierte Deutschland der Kommission die oben genannte Beihilferegulung gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag. Die Notifizierung wurde vom Generalsekretariat der Europäischen Kommission am 10. August 2005 unter der Nummer N 397/2005 registriert.
2. Mit Schreiben vom 24. Oktober 2005 (A(05)27429), registriert am 26. Oktober 2005, übermittelten die deutschen Behörden zusätzliche Angaben zur notifizierten Beihilferegulung.

**2.     Beschreibung der Beihilferegulung**

3. Bei der notifizierten Beihilferegulung „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs“ (im Folgenden „die Förderrichtlinie“) handelt es sich um eine Verlängerung der Richtlinie vom 1. November 2002, die von der Kommission mit Beschluss vom 3. Oktober 2002, N 406/2002, für den Zeitraum 2002-2005 genehmigt worden waren. Die Förderrichtlinie umfasst eine Beihilferegulung für den Bau von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs. In Ziffer 1.2 der Förderrichtlinie wird „kombinierter Verkehr“ wie in Artikel 1 der EG-Richtlinie 92/106 definiert.

Seiner Exzellenz Herrn Frank-Walter STEINMEIER  
Bundesminister des Auswärtigen  
Werderscher Markt 1  
D - 10117 Berlin

4. In der vorliegenden Notifizierung haben sich weder am Gegenstand noch am Inhalt der Beihilferegelung nennenswerte Änderungen gegenüber der vorhergehenden von der Kommission genehmigten Regelung ergeben. In diesem Beschluss werden deshalb lediglich ihre wesentlichen Merkmale noch einmal wiedergegeben.

### *2.1 Politische Überlegungen*

5. Die deutschen Behörden gehen davon aus, dass der Güterverkehr in Deutschland von 1997 bis 2015 um 64 %, d.h. von 371 Mrd. tkm auf 608 Mrd. tkm steigen wird. Um diesen Anstieg zu bewältigen, wollen die deutschen Behörden die Nutzung der Schienen- und Wasserwege weiterhin fördern. Laut den deutschen Behörden spielt der kombinierte Verkehr (KV) bei dieser Verkehrsverlagerung eine wesentliche Rolle.
6. Zur Unterstützung dieses Wachstums wollen die deutschen Behörden den Bau von KV-Terminals fördern. Gegenüber dem Straßenverkehr ist der kombinierte Verkehr wegen des notwendigen Umschlags im Wettbewerb benachteiligt. Der Umschlag verursacht nicht nur zusätzliche Umschlagkosten, sondern ist auch mit hohen Kosten für den Grundstückserwerb und den Bau von KV-Terminals verbunden. Diese müssen ihren Standort in der Nähe von Industriezentren und Städten haben, damit die Zu- und Ablaufstrecken auf ein Minimum reduziert werden. Wegen dieser Standortbedingungen müssen die KV-Terminals in relativ teuren Gebieten errichtet werden.
7. Müssten sowohl die Betriebs- als auch die Baukosten allein aus den Umschlagseinnahmen bestritten werden, wäre die Zeit, bis ein Terminal wirtschaftlich arbeitet, für Privatinvestitionen zu lang. Durch die Förderrichtlinie wird der Terminalbetreiber zu einem gewissen Grad von einem Teil der Investitionskosten für das Terminal entlastet. Das bedeutet einen Anreiz für Privatkapital und private Unternehmen, in diesen Markt zu investieren.

### *2.2 Art und Umfang der Beihilfe, Bedingungen für die Zuwendung*

8. Nach Ziffer 2 der Förderrichtlinie können Unternehmen in Privatrechtsform eine Zuwendung erhalten, unabhängig davon, ob sie ihren Sitz in Deutschland haben oder nicht. Laut Förderrichtlinie müssen geförderte Umschlaganlagen für alle potenziellen Nutzer unter diskriminierungsfreien Bedingungen zugänglich sein.
9. Die Zuwendung wird in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses zu den zuwendungsfähigen Baukosten eines KV-Terminals gewährt. Entsprechend Anlage 1 der Förderrichtlinie sind Ausgaben für folgende Zwecke förderfähig: Erwerb von Grundbesitz, soweit dies unmittelbar für den Umschlag und den damit verbundenen Verkehr notwendig ist, für den Umschlag notwendige Infrastrukturmaßnahmen, Hochbauten, soweit sie zur Abwicklung von Tätigkeiten erforderlich sind, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Umschlag der Terminalbetriebsgesellschaft stehen, Umschlaggeräte, Planung (bis zu 10% der zuwendungsfähigen Baukosten).
10. Je nach Beihilfeintensität haben die Zuwendungsempfänger den Betrieb des geförderten Terminals eine bestimmte Zeit lang aufrechtzuerhalten (Ziffer 5.1 der Förderrichtlinie). Bei einem Eigenmittelanteil des Zuwendungsempfängers von weniger als 20 % hat er das Terminal mindestens 20 Jahre zu betreiben. Beträgt der Eigenmittelanteil 20 bis 50 %, muss das Terminal mindestens 10 Jahre betrieben werden. Liegt der

Eigenmittelanteil des Empfängers über 50 %, ist er verpflichtet, das Terminal für mindestens 5 Jahre zu betreiben. Werden die Anlagen vor Ablauf der Frist stillgelegt, verkauft oder zweckentfremdet, ist ein entsprechender Anteil der Fördersumme zurückzuzahlen.

### 2.3 *Notwendige Beihilfeintensität - Ergebnisse eines Gutachtens*

11. Zur Feststellung, welche Beihilfeintensität notwendig und ausreichend ist, haben die deutschen Behörden die Hilfe externer Berater in Anspruch genommen, die ein Gutachten erstellt haben<sup>1</sup>.
12. Das Gutachten kommt zu der wesentlichen Schlussfolgerung, dass das Programm zur Finanzierung der Terminalinfrastruktur die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs entscheidend verbessert und gleichzeitig sichergestellt hat, dass die erforderlichen Umschlagkapazitäten verfügbar sind. Die aufgrund der Förderrichtlinie finanzierten Umschlaganlagen haben zu einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und Binnenwasserstraßen in einer Größenordnung von insgesamt 16 Mio. t jährlich geführt, was einer jährlichen Verkehrsleistung von fast 10 Mrd. tkm entspricht. Bis 2008 dürfte die Nachfrage im kombinierten Verkehr weiterhin erheblich ansteigen. Es wird davon ausgegangen, dass der kombinierte Schienen-/Straßenverkehr und der kombinierte Binnenschiffs-/Straßenverkehr über Umschlaganlagen in Deutschland bis 2008 um 45 % zunehmen wird.
13. Laut Gutachten haben die KV-Terminals für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr auf der Grundlage der jetzigen Auslastung nur geringe Kapazitätsreserven. Es ist notwendig, die Terminalinfrastruktur angesichts einer mittelfristig steigenden Nachfrage gleichzeitig ständig auszubauen. Eine Einstellung der Finanzierung von KV-Terminals oder eine erhebliche Verringerung des Fördervolumens wäre für die Nutzung des kombinierten Verkehrs kontraproduktiv. Das Gutachten empfiehlt daher eine Verlängerung der Förderrichtlinie zu denselben Bedingungen.

### 2.4 *Beihilfeintensität und Ausschreibungen nach der Förderrichtlinie*

14. Nach der Förderrichtlinie (Ziffer 4.2) können bis zu 85 % der zuwendungsfähigen Baukosten gefördert werden.
15. Um die Zuwendung so gering wie möglich zu halten, schreibt die Förderrichtlinie zweierlei Ausschreibungen vor: Erstens muss nach den einschlägigen europäischen Vorschriften über das Vergabewesen der Bau einer Umschlaganlage ausgeschrieben werden. Dies gilt für den Bau neuer Anlagen wie auch für die Erweiterung bestehender, unabhängig davon, ob sie gefördert werden oder nicht. Zweitens muss nach der Förderrichtlinie der Betrieb einer geförderten Umschlaganlage ausgeschrieben werden. Dies gilt für alle Neubauten. Bei Erweiterung einer bestehenden Anlage muss der Betrieb nur ausgeschrieben werden, wenn die Beihilfeintensität 50 % der zuwendungsfähigen Kosten überschreitet (Artikel 5.4 der Förderrichtlinie), sofern es sich nicht um eine im Verhältnis zur bestehenden Anlage geringfügige Erweiterung handelt, die nicht eigenständig wirtschaftlich betrieben werden kann.

---

<sup>1</sup> HaCon und KombiConsult: „Analyse des Bedarfs und der Bedingungen für eine künftige Förderung von KV-Terminals unter Berücksichtigung der Wirksamkeit der Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr (Evaluierung KV-Förderrichtlinie)“, Januar 2005.

## 2.5 *Laufzeit, Haushaltsmittel*

16. Die Förderrichtlinie gilt bis 2008. Die vorgesehenen Haushaltsmittel belaufen sich auf 52,53 Mio. EUR jährlich.

## **3. Würdigung der Beihilfe**

17. Die Änderung der Beihilferegelung besteht in der Verlängerung einer geltenden genehmigten Regelung um drei Jahre.
18. Die deutschen Behörden haben erklärt, dass weder Inhalt noch Substanz der zuvor genehmigten Beihilferegelung geändert wurden. Vielmehr blieben Zielsetzung und Zweck der Regelung, der Fördergegenstand und alle Förderbedingungen unverändert.
19. Die deutschen Behörden haben ein mit dem Gemeinschaftsrecht konformes Vorgehen zugesagt. Zum einen hat sich das einschlägige Gemeinschaftsrecht seit der vorherigen Genehmigung der Maßnahme nicht geändert. Zum zweiten bleiben die in der Beihilferegelung festgelegten Bedingungen, insbesondere bezüglich Zweck, Zuwendungsempfänger, zuwendungsfähigen Kosten, Beihilfeintensitäten und Kumulierungsregeln, unverändert.
20. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die Regelung eine geringfügige Änderung gegenüber der vorherigen Regelung umfasst. Im Fall der Erweiterung bestehender Anlagen schreiben beide Regelungen vor, dass der Terminalbetrieb auszuschreiben ist, falls die Beihilfeintensität 50 % der zuwendungsfähigen Kosten übersteigt. Bei der neuen Regelung ist dies nicht länger der Fall, wenn eine Erweiterung der bestehenden Anlage von untergeordneter Bedeutung vorgenommen wird. Die Kommission kann diese unwesentliche Änderung akzeptieren, insoweit sie für Fälle gilt, in denen die Erweiterung von untergeordneter Bedeutung nur einen Teil des Terminals betrifft, der nicht eigenständig betrieben werden kann, da er nicht alle notwendigen Umschlagseinrichtungen umfasst, so dass der Gegenstand der ursprünglichen Ausschreibung dadurch nicht geändert wird.
21. Die deutschen Behörden haben erklärt, dass sie alle im Zusammenhang mit dem vorherigen Genehmigungsbeschluss gemachten Zusagen auch für die verlängerte Regelung als verbindlich betrachten.
22. Angesichts dessen hält die Kommission die in ihrer ursprünglichen Genehmigung dargelegte Argumentation aufrecht und betrachtet die Beihilfe als mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag und somit als mit dem EG-Vertrag vereinbar. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Verlängerung der Beihilferegelung mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

## **4. Beschluss**

Die Kommission hat demzufolge beschlossen,

- die Verlängerung der Beihilferegelung als mit dem EG-Vertrag vereinbar anzusehen und keine Einwände zu erheben.

Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht veröffentlicht werden sollen, werden Sie gebeten, die Kommission hiervon innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Eingang des Schreibens in Kenntnis zu setzen. Erhält die Kommission innerhalb dieser Frist keinen entsprechend begründeten Antrag, geht sie davon aus, dass Sie mit der Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts dieses Schreibens in der verbindlichen Sprachfassung auf der Internetseite [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/) einverstanden sind. Ihr Antrag ist per Einschreiben oder Telefax an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Energie und Verkehr  
Direktion A  
Rue De Mot/De Motstraat 28  
B-1040 Brüssel  
Telefax: +32 2 296 41 04

Mit vorzüglicher Hochachtung,

Für die Kommission

Jacques Barrot  
Vizepräsident