



Brüssel, 05.12.2012
C(2012) 8716 final

Betrifft: Staatliche Beihilfe SA.34638 (2012/N) – Deutschland
**Beihilferegulung Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) und
rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL) in Westfalen-Lippe**

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

I. VERFAHREN

- (1) Im Anschluss an Vorabkontakte meldete Deutschland die Beihilferegulung „Förderrichtlinie für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) und rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL)“ am 9. Oktober 2012 nach Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden: "AEUV") bei der Kommission an.

II. BESCHREIBUNG

- (2) Gegenstand der angemeldeten Maßnahme ist eine Beihilferegulung für Investitionen in neue Telematiksysteme für den öffentlichen Verkehr im Bereich des Landschaftsverbands Westfalen-Lippe. Im Rahmen dieser Regelung sollen Beihilfen für die Entwicklung rechnergesteuerter Betriebsleitsysteme (im Folgenden „RBL“) und für Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit der Einführung eines elektronischen Fahrgeldmanagements (im Folgenden „EFM“) und des Digitalfunks in Bussen und Straßenbahnen gewährt werden. Eisenbahnen wie Regionalexpress oder S-Bahnen werden nicht davon erfasst.

Seiner Exzellenz Herrn Dr Guido WESTERWELLE
Bundesminister des Auswärtigen
Werderscher Markt 1
D - 10117 Berlin

- (3) Seit 2008 ist der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (im Folgenden „NWL“) für die Koordinierung der Förderung von Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr (im Folgenden: „ÖPNV“) zuständig. Der Leitgedanke des NWL ist die langfristige und wirksame Sicherstellung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in der Region Westfalen-Lippe durch Echtzeitinformationen und letztlich automatisierte Fahrpreisfindung. Ferner sollen die Investitionen zu einer Verringerung des Stadt- und Regionalverkehrsaufkommens beitragen und so den Umweltschutz verbessern und die Kohlendioxidemissionen verringern und dadurch die Umweltbedingungen verbessern.
- (4) Nach § 12 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (Im Folgenden: ÖPNVG NRW) und § 44 der Landeshaushaltsordnung kann der NWL Zuwendungen zur Förderung von Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs, unter anderem in RBL und EFM gewähren¹.
- (5) RBL sind Systeme, bei denen eine digitale Verbindung zwischen den Fahrzeugen und einer zentralen Überwachungsstation der jeweiligen Verkehrsgesellschaft bzw. Gruppe von Verkehrsgesellschaften besteht. Dabei bestehen die folgenden Möglichkeiten: automatische Standorterfassung, Soll-Ist-Vergleich des Fahrplans, Anschlusssicherung, Steuerung von Lichtsignalanlagen für die Bevorrechtigung und Beschleunigung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs, Störungsmanagement, Fahrgastinformation in Bahnen und Bussen sowie über Mobilfunk und Internet.
- (6) Das EFM umfasst mehrere Entwicklungsstadien, von der Einführung bargeldloser Zahlungen über die Einführung des elektronischen Fahrscheins bis hin zur möglichen Einführung einer automatisierten Fahrpreisfindung. Das EFM umfasst ein Hintergrundsystem sowie entsprechende Geräte und kompatible Software in den Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen. Letztlich soll damit gewährleistet werden, dass der korrekte Fahrpreis bestimmt und dem Fahrgast bei allen Verkehrsträgern mit demselben Medium berechnet wird.
- (7) Die Telematik Infrastruktur soll von Unternehmen des öffentlichen Verkehrs betrieben und allen Anbietern von Verkehrsleistungen diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden. Der Auftrag für den Bau dieser Infrastruktur wird im Wege der Ausschreibung im Einklang mit den Vergabevorschriften der Europäischen Union vergeben. Anschließend wird diese Infrastruktur von dem Verkehrsunternehmen für eine Dauer von zehn Jahren bei EFM und 20 Jahren bei RBL betrieben, unterhalten und gewartet. Für die darauf entfallenden Kosten können keine Investitionsbeihilfen gewährt werden.
- (8) Es gelten die folgenden Zuwendungsvoraussetzungen:
- Der Zuwendungsempfänger muss einer gemeinwirtschaftliche Verpflichtung unterliegen.
 - Die administrativen Voraussetzungen werden erfüllt.
 - Die zuwendungsfähigen Ausgaben müssen mehr als 25 000 EUR betragen.

¹ Förderrichtlinie für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, Elektronische Fahrgeldmanagement und rechnergestützte Betriebsysteme, Weiterleitung von Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW im Kooperationsraum C.

- Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind berücksichtigt.
 - Nach Erhalt des Zuwendungsbescheids muss das Vorhaben bis zu dem darin festgelegten Termin begonnen werden (Anreizeffekt).
 - Der Eigenbeitrag ist innerhalb des eigenen Netzes gewährleistet.
 - Die Infrastruktur muss jedem Anbieter von Verkehrsleistungen diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden.
 - Die Zuwendung muss entweder direkt an den Begünstigten gehen oder an den Subunternehmer nach § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW weitergeleitet werden.
- (9) Zuwendungsfähig sind Baukosten. Diese umfassen nicht die Kosten für Unterhaltung, Wartung, Ersatzbeschaffung und Instandsetzung der Systeme. Die Kosten werden sowohl von den Behörden als auch von den Empfängern getragen.

Antragsverfahren

- (10) Förderanträge können an den NWL gerichtet werden. Dabei sind die Formulare in den Anlagen der Förderrichtlinie für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe zu verwenden. Die Anträge sind spätestens zum 31. Januar des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres zu stellen. Bei Großvorhaben mit einer Mittelausstattung von über 3 Mio. EUR können die Anträge fünf Jahre im Voraus gestellt werden. Werden vom Antragsteller mehrere Maßnahmen für ein Beginnjahr angemeldet, muss er priorisieren. Der NWL zielt auf eine Synergie zwischen den Vorhaben ab und erstellt einen Förderkatalog für die Vorhaben (ÖPNV-Förderkatalog).
- (11) Das Vorhaben darf erst nach Erhalt des Zuwendungsbescheids seitens des NWL durchgeführt werden. Im Einzelfall können bereits im Zeitraum zwischen Antragstellung und Bewilligung des Vorhabens Zuwendungen gewährt werden; der NWL erlässt dann einen rechtsbehelfsfähigen Bescheid. Deutschland hat zugesichert, dass sowohl die Maßnahme als auch die Höhe der Zuwendung, so wie sie im rechtsbehelfsfähigen Bescheid genehmigt wurden, im endgültigen Zuwendungsbescheid unverändert bleiben. Der NWL nimmt jährlich eine nachträgliche Kontrolle der Vorhaben und ihrer Finanzierung vor.

2.1. Mittelausstattung und Beihilfeintensität

- (12) Der Betrag der Beihilfe unter der angemeldeten Regelung beläuft sich auf 18 Mio. EUR über einen Zeitraum von sechs Jahren. Dies ergibt einen jährlichen Durchschnitt von 3 Mio. EUR. Deutschland hat die jährlichen Investitionskosten für RBL und EFM auf 4,8 Mio. EUR geschätzt.
- (13) Unter der angemeldeten Regelung gelten folgende Beihilfehöchstintensitäten:
- EFM: 50 % der zuwendungsfähigen Baukosten
 - RBL: 75 % der zuwendungsfähigen Baukosten
- (14) Für die Nachrüstung von Fahrzeugen mit Systemen zur elektronischen Fahrscheinkontrolle (EFM) gelten folgende Beihilfehöchstbeträge:

- Einrichtungsfahrzeug 3000 EUR pro Fahrzeug
- Zweirichtungsfahrzeug 6000 EUR pro Fahrzeug

- (15) Der Grund für eine höhere Beihilfeintensität bei RBL besteht darin, dass das RBL-System neben der operativen und der fahrzeugseitigen Ausrüstung Anpassungen an der allgemeinen Verkehrsinfrastruktur, z. B. an den Lichtzeichenanlagen, erfordert. Um einen nachhaltigen öffentlichen Verkehr zu gewährleisten, müssen Änderungen an den Lichtzeichenanlagen vorgenommen werden. Dabei fallen auch Kosten an, die nicht vom Straßenbaulastträger sondern von den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die RBL einführen, getragen werden sollten.
- (16) Beim EFM kann die Beihilfeintensität bis zu 85 % betragen, wenn der Beihilfeempfänger an einer der fünf NWL-Tarifkooperationen beteiligt ist und im Rahmen der Betreiberkooperation ein gemeinsames Hintergrundsystem beschaffen will. In diesem Fall müssen die teilnehmenden Verkehrsunternehmen nur ein Hintergrundsystem beschaffen. Mit einem einzigen System sind außerdem folgende Vorteile verbunden: Kompatibilität, Vereinfachung, Effizienz und Reduzierung der Kosten für Unterhaltung und Wartung.

2.2 Rechtsgrundlage

- (17) Rechtsgrundlagen der angemeldeten Maßnahme sind: das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), das Haushaltsrecht des Landes Nordrhein-Westfalen (LHO NRW), die Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein Westfalen (VV-ÖPNVG NRW), die Förderrichtlinie für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Satzung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe².

2.3 Kumulierung

- (18) Deutschland hat bestätigt, dass die Beihilfe nicht mit Beihilfen aus anderen lokalen, regionalen, nationalen oder EU-Regelungen, die dieselben förderfähigen Kosten abdecken, kumuliert werden kann.

2.4 Laufzeit

- (19) Die Regelung wird nach der Genehmigung durch die Kommission durchgeführt und hat eine Laufzeit von sechs Jahren.

2.5 Rückforderungsanordnungen

- (20) Deutschland hat sich verpflichtet, die Zahlung der angemeldeten Beihilfe auszusetzen, falls dem Empfänger noch eine frühere rechtswidrige Beihilfe zur Verfügung steht, die durch einen (eine Einzelbeihilfe oder eine Beihilferegulierung betreffenden) Beschluss der

² ÖPNVG-NRW (SGV.NRW 93), VV-ÖPNVG NRW (SMBL.NRW 923), LHO NRW (SGV.NRW 630), PBefG (BGBl.I.S.2258), Satzung NWL (Amtsblatt Nr. 51/2007 Bezirksregierung Arnsberg).

Kommission für mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt wurde, bis der Beihilfeempfänger den Gesamtbetrag der rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe einschließlich der entsprechenden Verzugszinsen zurückgezahlt oder auf ein Sperrkonto überwiesen hat.

III. WÜRDIGUNG

Vorliegen einer Beihilfe

- (21) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Für die Einstufung einer Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne dieses Artikels müssen folglich vier Kriterien erfüllt sein:
- Die Maßnahme wird aus staatlichen Mitteln gewährt;
 - sie muss den betreffenden Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen;
 - der Vorteil muss selektiv sein;
 - die Maßnahme muss den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel in der Europäischen Union beeinträchtigen.
- (22) Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (im Folgenden: "EuGH") können Bau und Betrieb von Infrastruktur eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen³. Da die angemeldete Maßnahme Beihilfen für Investitionen in Infrastruktur fördern soll, die kommerziell genutzt werden, ist der Bau einer solchen Infrastruktur als wirtschaftliche Tätigkeit anzusehen; die Maßnahme fällt somit in den Anwendungsbereich des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.
- (23) Die Beihilfe wird von einer öffentlichen Einrichtung, und zwar dem NWL gewährt. Die Finanzierung stammt somit aus staatlichen Mitteln und ist dem Staat zuzurechnen.
- (24) Die Maßnahme gewährt den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einen selektiven Vorteil, da sie von einem Teil der Kosten, die sie normalerweise selbst zu tragen hätten, befreit werden.
- (25) Stärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte Förderung die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im Handel in der Union, so ist davon auszugehen, dass der Handel von der Förderung beeinträchtigt wird⁴. Es reicht aus, dass der Begünstigte auf

³ Vgl. unter anderem EuGH, Urteil vom 24. Oktober 2002, *Aéroport de Paris/Kommission*, Rechtssache C-82/01 P, Slg. 2002, I-9297 sowie EuG, Urteil vom 24. März 2011, *Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission*, Rechtssachen T-443/08 und T-445/08.

⁴ Vgl. insbesondere EuGH, Urteil vom 17. September 1980, *Philip Morris/Kommission*, Rechtssache 730/79, Slg. 1980, 2671, Randnr. 11, EuGH, Urteil vom 22. November 2001, *Ferring*, Rechtssache C-53/00, Slg. 2001, I-9067, Randnr. 21 und EuGH, Urteil vom 29. April 2004, *Italien/Kommission*, Rechtssache C-372/97, Slg. 2004, I-3679, Randnr. 44.

wettbewerbsoffenen Märkten mit anderen Unternehmen in Konkurrenz tritt⁵. Die den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs durch die angemeldete Maßnahme zufließenden Beihilfen stärken die Position dieser Unternehmen im Vergleich zu konkurrierenden Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in der Europäischen Union und können deshalb zu Wettbewerbsverzerrungen führen, da der Markt für den öffentlichen Verkehr für den Wettbewerb geöffnet ist⁶. Folglich ist die Beihilfe geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel in der Europäischen Union zu beeinträchtigen.

- (26) Die Kommission zieht daher den Schluss, dass die Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

Rechtmäßigkeit der Beihilferegulierung

- (27) Deutschland hat die Beihilfe vor ihrer Durchführung angemeldet und ist damit seiner Verpflichtung aus Artikel 108 Absatz 3 AEUV nachgekommen. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die Beihilfe erst nach Genehmigung durch die Kommission gewährt werden wird.

Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

- (28) Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Mit dieser Verordnung wurden auch die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und 1107/70 aufgehoben. Deshalb ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nun auf den Verkehrssektor anwendbar.
- (29) Mit der genannten Verordnung soll festgelegt werden, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Unionsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte. Hierzu wird in der Verordnung festgehalten, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben.
- (30) Im vorliegenden Fall sieht die angemeldete Beihilferegulierung die Koordinierung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Förderung von Investitionen in Telematik Infrastruktur vor. Nach Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die Mitgliedstaaten weiterhin andere als die von dieser Verordnung erfassten Beihilfen für den Verkehrssektor nach Artikel 93 AEUV gewähren, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen.

⁵ EuG, *Het Vlaamse Gewest/Kommission*, Rechtssache T-214/95, Slg. 1998, II-717.

⁶ EuGH, Urteil vom 24. Juli 2003, *Altmark Trans*, Rechtssache C-280/00, Slg. 2003, I-7747, Randnrn. 77 bis 82.

- (31) Da die angemeldete Beihilferegulung nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fällt, sollte ihre Vereinbarkeit nach Auffassung der Kommission direkt nach Artikel 93 AEUV gewürdigt werden.
- (32) Nach der Rechtsprechung des EuGH werden mit diesem Artikel „Beihilfen für den Verkehr nur in ganz bestimmten Fällen und nur dann, wenn sie den allgemeinen Interessen der Gemeinschaft nicht abträglich sind“, für vereinbar mit dem Vertrag erklärt⁷. Beihilfen können als mit den Verträgen vereinbar angesehen werden, sofern sie den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen. Das hier zugrundeliegende Konzept der Koordinierung des Verkehrs hat eine Bedeutung, die über die einfache Unterstützung der Entwicklung einer wirtschaftlichen Tätigkeit hinausgeht. Ihm liegt eine Intervention der Behörden zugrunde, die auf die Entwicklung des Verkehrssektors im gemeinsamen Interesse abzielt.
- (33) Eine Beihilfemaßnahme muss notwendig und verhältnismäßig in Bezug auf das angestrebte Ziel sein, damit sie als "den Erfordernissen entsprechend" angesehen werden kann. Darüber hinaus darf die einer Beihilfe inhärente Wettbewerbsverzerrung nicht die allgemeinen Interessen der Union gefährden.
- (34) Nach ständiger Beschlusspraxis der Kommission werden Beihilfen nach Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
- Die Beihilfe trägt zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse bei;
 - die Beihilfe ist erforderlich und hat einen Anreizeffekt;
 - die Beihilfe ist angemessen;
 - die fragliche Infrastruktur steht allen Anbietern von Verkehrsleistungen diskriminierungsfrei zur Verfügung;
 - die Beihilfe bewirkt keine Wettbewerbsverzerrung, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

Ziel von gemeinsamem Interesse

- (35) Die Europäische Union strebt die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums an, der die Personen- und Güterbeförderung erleichtern, die Kosten senken und die Nachhaltigkeit des Verkehrs in Europa steigern sollte⁸. Angestrebt werden unter anderem die Steigerung der Qualität, Zugänglichkeit und Zuverlässigkeit von Verkehrsdiensten, u. a. kurze Fahrplankontakte, Bequemlichkeit, leichter Zugang, Zuverlässigkeit und Verknüpfung der Verkehrsträger.

⁷ EuGH, Urteil vom 12. Oktober 1978, *Kommission/Belgien*, Rechtssache 156/77, Slg. 1978, 1881, Randnr. 10.

⁸ Weißbuch der Kommission – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, KOM (2011) 0144 vom 28.3.2011.

- (36) Ferner erkennt die Kommission in ihrem Grünbuch⁹ und in ihrem Aktionsplan urbane Mobilität¹⁰ an, die Europäische Union habe ein Interesse daran, dass im Rahmen lokaler Strategien kohärente Lösungen ausgetauscht werden, so dass sie den Verkehrsunternehmen und den Bürgern gleichermaßen zugute kommen, und müsse dafür sorgen, dass die Effizienz des europäischen Verkehrssystems durch eine wirksame Verzahnung, Interoperabilität und Verbindung sichergestellt ist. Die Kommission stellt ferner fest, dass die urbane Mobilität auch mit der Optimierung der Nutzung aller Verkehrsträger sowie mit der Organisation einer Komodalität zwischen den Verkehrsmitteln des kollektiven Verkehrs (Zug, Straßenbahn, U-Bahn, Bus, Taxi) und zwischen den verschiedenen Arten des Individualverkehrs (Pkw, Motorrad, Fahrrad, Fußwege) einhergeht.
- (37) Die Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme¹¹ (IVS) im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern¹² schafft einen Rahmen für die Gewährleistung einer koordinierten und kohärenten Einführung und Nutzung von IVS in der Europäischen Union und enthält die allgemeinen Voraussetzungen dafür. Zu diesen Voraussetzungen zählen die optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten, die Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement, IVS-Anwendungen für die Straßenverkehrssicherheit und die Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur.
- (38) Sowohl die RBL als auch das EFM für den öffentlichen Verkehr entsprechen den in den vorstehenden Erwägungsgründen dargelegten Zielen von gemeinsamem Interesse, da sie die kohärente Entwicklung der regionalen Strategien (hier: in der Region Westfalen-Lippe) für die Interoperabilität, Verzahnung und Verbindung des öffentlichen Verkehrs fördern. Die RBL konzentrieren sich auf die Interoperabilität und Sicherheit des Verkehrs insbesondere einschließlich Verkehrsmanagement und Beschleunigungssystemen während das EFM auf die Erleichterung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr ausgerichtet ist. Sie dürften zusammen sowohl den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs als auch den Fahrgästen zugutekommen, wobei der Schwerpunkt, darauf liegt, eine hohe Qualität und Sicherheit des öffentlichen Nahverkehrs sicherzustellen.

Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilferegelung

- (39) Betreffend der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilferegelung hat Deutschland vergleichsweise hohe Beihilfeintensitäten von bis zu 50 bzw. 85 % der beihilfefähigen Kosten für EFM und 75 % der beihilfefähigen Kosten für RBL angemeldet. Es entspricht der üblichen Kommissionspraxis, Investitionsbeihilfen für Infrastrukturmaßnahmen bis zu einer Beihilfeintensität von 50% zu genehmigen. Die Kommission hat daher eine vertiefte Prüfung durchgeführt, ob die höhere

⁹ Grünbuch: Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt (KOM(2007) 551 endg. vom 25.9.2007).

¹⁰ KOM(2009) 490 endg. vom 30.9.2009.

¹¹ Intelligente Verkehrssysteme sind hochentwickelte Anwendungen, die — ohne Intelligenz an sich zu beinhalten — darauf abzielen, innovative Dienste im Bereich verschiedener Verkehrsträger und des Verkehrsmanagements anzubieten und die verschiedenen Nutzer mit umfassenderen Informationen zu versorgen und sie in die Lage zu versetzen, die Verkehrsnetze auf sicherere, koordiniertere und „klügere“ Weise zu nutzen.

¹² ABl. 207 vom 6.8.2010, S. 1.

Beihilfeintensität ausnahmsweise als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.

- (40) Nach Angaben Deutschlands ist eine staatliche Förderung erforderlich, weil angesichts der geringen Rentabilität der Investitionen keine der Verkehrsgesellschaften ohne die Beihilfen in die neue Telematik Infrastruktur investieren würde. Die staatliche Förderung bezieht sich nicht auf zur kommerziellen Nutzung bestimmte Vermögenswerte der Unternehmen, sondern soll Anreize für Investitionen schaffen, die die technischen Voraussetzungen für die Teilnahme an den jeweiligen Systemen erfüllen. Dadurch sollen Qualität und Sicherheit des gesamten ÖPNV verbessert werden. Die Investitionen wirken sich auf das gesamte Netz aus und kommen auch anderen Verkehrsgesellschaften, den Behörden und den Fahrgästen zugute.
- (41) Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass Anwendungen für Telematiksysteme, mit denen die Mobilität in der Stadt effizienter gestaltet werden soll, derzeit noch zu wenig genutzt werden oder auch ohne ausreichende Berücksichtigung der Interoperabilität entwickelt werden¹³. Einer der kritischen Erfolgsfaktoren für die Mobilität in städtischen Netzen ist, dass die Fahrgäste in der Lage sind, sich gut informiert für ein Verkehrsmittel und den Fahrtzeitpunkt zu entscheiden. Voraussetzung dafür ist die Verfügbarkeit von Informationen für die Fahrtenplanung, die benutzerfreundlich, angemessen und interoperabel sind und verkehrsträgerübergreifend zur Verfügung stehen. Zudem sollten die Fahrpreise von den Fahrgästen eingesehen werden können und erschwinglich sein.
- (42) Da zahlreiche Akteure am Verkehrsnetz beteiligt sind (lokale Behörden, Betreiber öffentlicher Verkehrsdienste, Fahrgäste) setzt die uneingeschränkte Entwicklung von Telematiksystemen jedoch die Mitwirkung der Behörden ab einem frühen Stadium voraus. Die Einbeziehung der lokalen und regionalen Behörden ist insofern erforderlich, als die Maßnahme auf die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger abzielt. Deshalb werden bei der Regelung alle Akteure im Bereich der urbanen und regionalen Mobilität diskriminierungsfrei eingebunden.
- (43) Deutschland unterstreicht ferner, dass, obwohl die öffentlichen Verkehrsunternehmen und die Behörden durch die Einführung der neuen Systeme gemeinsam die Fahrgastzahlen erhöhen wollen, die neuen Systeme nicht zu höheren Einnahmen in Form von z.B. höheren Fahrpreisen führen werden. Tatsächlich gelten für die von der angemeldeten Beihilferegulation betroffene Region schon jetzt die höchsten Tarife im Land Nordrhein-Westfalen. Das vorhandene und durch die Aufsichtsbehörden genehmigte Tarifsystem wird aufgrund der Einführung von EFM und RBL nicht verändert. Es wäre daher schwer für die Verkehrsunternehmen, die Investitionskosten auf die Fahrgäste abzuwälzen, da eine deutliche Erhöhung der Fahrpreise wahrscheinlich einen Rückgang des Fahrgastaufkommens bewirken würde, was letztlich dem Sinn der vorgeschlagenen Maßnahmen zuwiderliefe.

¹³ Vgl. den Beschluss der Kommission vom 9.6.2010 in der Beihilfesache N 640/2008 – Deutschland, *Förderung der Verkehrsinfrastruktur in Sachsen*.

- (44) Angesichts dieser Argumente vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Versicherung Deutschlands überzeugend ist, die in Rede stehende Beihilfe sei notwendig um ein Vorhaben durchzuführen, das ohne öffentliche Förderung nicht durchgeführt werden könnte und welches das Funktionieren der neuen Telematiksysteme maximiert.
- (45) Deutschland hat ebenfalls überzeugend dargelegt, dass die Beihilfe auf das erforderliche Minimum beschränkt ist und keine Überkompensierung vorliegt. Der Bau von RBL ist mit einigen Besonderheiten in Bezug auf Zusatzkosten für Anpassungen der allgemeinen Infrastruktur wie etwa der Lichtzeichenanlagen, die auf die RBL abgestimmt werden müssen, verbunden. Derartige Kosten sollen vom Beihilfeempfänger und nicht vom Betreiber der allgemeinen Infrastruktur getragen werden. Da jedoch die Anpassungskosten nicht den Fahrgästen weiterbelastet werden können und die Anpassungen erforderlich sind, um die Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region allgemein zu verbessern, ist die Kommission der Auffassung, dass eine Beihilfeintensität von maximal 75% angesichts der vorliegenden Umstände als angemessen betrachtet werden kann. Im Hinblick auf das EFM kann die Beihilfeintensität nur dann bis zu 85 % betragen, wenn der Beihilfeempfänger an einer der fünf NWL-Tarifkooperationen beteiligt ist und im Rahmen der Betreiberkooperation ein gemeinsames Hintergrundsystem beschaffen will. Deutschland wies auf die in dieser Weise erzielten allgemeinen Einsparungen hin, da die teilnehmenden Betreiber nur ein Hintergrundsystem beschaffen müssen und nicht mehrere Systeme, wie es ohne die Kooperation der Fall wäre. Schließlich sicherte Deutschland weiterhin zu, dass eine Überkompensierung durch eine eingehende Prüfung der Anwendungen und jährliche Ex-Post-Kontrollen der durchgeführten Vorhaben sowie der Finanzierung vermieden würde. Baukonzessionen werden nach den Unions-Vorschriften über die Vergabe öffentlicher Aufträge im Wege einer Ausschreibung vergeben, damit das wirtschaftlich günstigste Angebot den Zuschlag erhalten kann.
- (46) Angesichts der vorstehenden Elemente hat Deutschland nach Auffassung der Kommission aufgezeigt, dass die angemeldete Beihilferegulation angesichts der besonderen Schwierigkeiten bei der Errichtung von Telematiksystemen erforderlich und verhältnismäßig ist.

Die fragile Infrastruktur steht allen Anbietern von Verkehrsleistungen diskriminierungsfrei zur Verfügung.

- (47) Die neue Telematikinfrastruktur steht allen Anbietern von Verkehrsleistungen diskriminierungsfrei zur Verfügung.

Verfälschung von Wettbewerb und Handel

- (48) Schließlich ist die Verfälschung des Wettbewerbs gering, da sich die Regelung auf den Bau von Infrastruktur auf regionaler Ebene bezieht, die allen Anbietern von Verkehrsleistungen zur Verfügung steht und sich auf das gesamte Netz positiv auswirkt.
- (49) Angesichts dieser Erwägungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Beihilfe den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entspricht und somit nach Artikel 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

IV. SCHLUSSFOLGERUNG

- (50) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass es sich bei der angemeldeten Maßnahme um eine staatliche Beihilfe handelt, die nach Artikel 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Infolgedessen hat die Kommission beschlossen, keine Einwände gegen den Beitrag des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe zur Finanzierung der Entwicklung der rechnergestützten Beschleunigungs- und Leitsysteme und des elektronischen Fahrgeldmanagements zu erheben.

Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht offengelegt werden sollen, werden Sie gebeten, bei der Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Eingang des Schreibens einen mit Gründen versehenen Antrag auf vertrauliche Behandlung zu stellen. Andernfalls geht die Kommission davon aus, dass Sie mit der Offenlegung der Angaben und mit der Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts dieses Schreibens in der verbindlichen Sprachfassung auf folgender Website einverstanden sind:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Der Antrag ist per Einschreiben oder Fax an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 229-61242

Mit vorzüglicher Hochachtung

Für die Kommission

Joaquín ALMUNIA

Vizepräsident