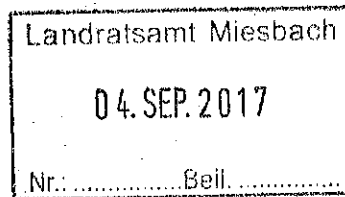


DB Netz AG • Richelstraße 3 • 80634 München

Landratsamt Miesbach  
Herr Dr. Thomas Eichacker  
Postfach 303  
83711 MiesbachDB Netz AG  
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement  
I.NP-S-I(T)  
Richelstraße 3  
80634 München  
www.dbnetze.com/fahrwegSebastian Hutsch  
Mobil 0151 40473852  
sebastian.hutsch@deutschebahn.com  
Mein Zeichen: I.NP-S-I(T) Hu

28.08.2017

**Ihr Schreiben vom 17.08.2017: „Glyphosatfreier Landkreis Miesbach“**

Sehr geehrter Herr Dr. Eichacker,

gerne sind wir dazu bereit, Sie über den Einsatz von Glyphosat sowie die Praxis der chemischen Vegetationskontrolle bei der DB Netz AG zu informieren und Ihre Fragen zu beantworten:

1. Setzen Sie auf den von Ihnen bewirtschafteten Flächen im Landkreis Miesbach, insbesondere auf den Gleiskörpern, Glyphosat ein?

Ja, im Landkreis Miesbach werden auf den Gleisanlagen der DB Netz AG glyphosathaltige Herbizide eingesetzt. Im Bereich von Gleisanlagen (inkl. der Randwege) kann kein Aufwuchs toleriert werden. Dort gelten höchste Sicherheitsanforderungen.

Zur Wahrung eines dauerhaft betriebs- und verkehrssicheren Zustands besteht die Notwendigkeit, den Bewuchs auf und an Bahntrassen in regelmäßigen Abständen einer Pflege zu unterziehen. Diese Verpflichtung ergibt sich für die DB Netz AG aus den Bestimmungen des § 4 Abs. 3 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz). Die Gleisanlagen als technisches Bauwerk stellen eine Besonderheit des Schienenverkehrs dar. Der Pflanzenaufwuchs führt hier generell zu negativen Auswirkungen. Der Eintrag von Pflanzenmasse in den Rad-Schiene-Kontakt muss ausgeschlossen werden, um eine Schmierfilmbildung zu unterbinden und die Traktion sowie die vorgegebenen Bremswege sicherzustellen. Auch zur Freihaltung von Flucht- und Rettungswegen sowie zur Erhaltung der Sichtbeziehung auf niedrig stehende Signale müssen Gleisanlagen und Randwege dauerhaft frei von Aufwuchs sein. Wurzeln und abgestorbene Pflanzenreste setzen die Hohlräume des Schotterbettes zu, so dass die erforderliche Elastizität der Bettung nachlässt. Die Folge sind Gleislageinstabilitäten, die zu Schäden an Schienen und Fahrzeugen führen.

Die von der DB Netz AG bzw. den beauftragten Fachfirmen eingesetzten glyphosathaltigen Präparate zur Vegetationskontrolle sind vom Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit für Gleisanlagen zugelassen und finden nur nach Bedarf im Schotterbereich mit

den Schienen und Schwellen sowie den angrenzenden Rand- bzw. Rangierwegen Anwendung. In allen anderen Bereichen wie Böschungen, Bahnsteigen und Flächen für Stromversorgungseinrichtungen werden herbizidfreie Verfahren eingesetzt. Die Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen wird durch die Aufsichtsbehörde der Bahn, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) überwacht. Das EBA bindet hierbei die zuständigen Landesbehörden für das Wasser- und Naturschutzrecht ein.

## *2. Wenn ja: Wie oft und in welchen Mengen?*

Aus den unter Punkt 1 genannten Gründen wird der unerwünschte pflanzliche Aufwuchs im Rahmen der Vegetationskontrolle einmal jährlich mit Pflanzenschutzmitteln behandelt. Die Wirkstoffe und Konzentrationen richten sich nach Bewuchsart und -dichte und betragen entsprechend der vom Eisenbahnbundesamt genehmigten Aufwandmengen für die Pflanzenschutzmittel Tender GB Ultra maximal 10 l/ha und Glyphos Supreme maximal 8 l/ha.

Bei Vorkommen invasiver Neophyten, die eine Gesundheitsgefährdung für Mitarbeiter sowie Reisende darstellen, können in Ausnahmefällen sowie in Absprache mit den zuständigen Behörden auch abseits der Gleisanlagen auf DB Netz- Flächen Pflanzenschutzmittel zum Einsatz kommen. Mechanische Verfahren sind hier mit vertretbarem Aufwand weitestgehend wirkungslos.

## *3. Wenn ja: Wie verfahren Sie im Bereich der Wasserschutzgebiete, in Seenähe und im Bereich von Siedlungen?*

Herbizideinsätze werden auf die Bereiche begrenzt, in denen die Anwendungen aus fachlich-betrieblichen Gründen notwendig und aus den gesetzgeberischen Vorgaben möglich ist. Im Bereich von Oberflächengewässern richtet sich die Behandlung nach den in Landesregelungen festgelegten Mindestabständen zu Oberflächengewässern. Im Bereich von Siedlungen wird die Pflanzenschutzmittelanwendung bei gärtnerisch genutzten Anlagen in Gleisnähe ausgesetzt. Die Behandlung in Wasserschutzgebieten richtet sich nach den Regelungen der jeweiligen Schutzgebietsverordnung. Ist die Anwendung von Herbiziden laut Verordnung in den Schutzzonen II und III zulässig, so kommen dort glyphosathaltige Pflanzenschutzmittel ohne W-Auflage zum Einsatz.

Die Applikation erfolgt randscharf und ohne Vernebelung, sie wird durch den Einsatz moderner EDV-Instrumente unterstützt. Die Abdriftwerte der von der DB Netz AG eingesetzten Spritztechnik fallen im Vergleich zur Landwirtschaft dadurch sehr gering aus. Mittels geographischer Informationssysteme werden Umfang, Art und Lage von Schutzgebieten zum Streckennetz der DB Netz AG ermittelt.

## *4. Welche Alternativen zu Glyphosat haben Sie geprüft und wie bewerten Sie diese?*

Es wird von der DB Netz AG sowie den Fachfirmen fortlaufend daran gearbeitet, die Aufwandmengen von Glyphosat weiter zu verringern und mittels GPS-Steuerung der Spritzfahrzeuge oder optoelektronischer Pflanzenerkennung eine weitere Optimierung zu erzielen. Zahlreiche nicht-chemische Verfahren wurden erprobt, um Alternativen zur chemischen Vegetationskontrolle zu finden. Verfahren mit Flüssigstickstoff, Mikrowellen, Hochfrequenzenergie, Infrarot-

strahlung, Heißdampf oder Saugrechenverfahren wurden langjährig getestet. In der Summe weisen alle bisher erprobten nicht-chemischen Methoden verfahrensbedingte Einschränkungen auf. Sie haben eine zu geringe Flächenleistung, besitzen einen zu hohen Energieverbrauch und sind insgesamt ineffizienter als die chemische Vegetationskontrolle. Auch nach einer Umfrage des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) hat sich nur die chemische Vegetationskontrolle bei über 90 % der Bahnen weltweit im Betriebsalltag bewährt.

Die DB Netz AG als ein Anwender von Pflanzenschutzmitteln im Sinne des § 4 Pflanzenschutzgesetzes stellt sich den Herausforderungen einer modernen Vegetationskontrolle und beschränkt den PSM-Einsatz auf das notwendige Maß. Darüber hinaus ist die DB Netz AG im Zusammenspiel mit den Herstellern bestrebt die Ausbringungsmengen der für den Gleisbereich zugelassenen Pflanzenschutzmittel kontinuierlich zu verringern. Die Aufwandmengen an Herbiziden pro Jahr für das gesamte Schienennetz von rund 33.300 Kilometern bzw. einer Gleislänge von über 61.000 Kilometern liegen bei rund 80 Tonnen. Dies entspricht ca. 0,4 Prozent der in Deutschland insgesamt ausgebrachten Herbizidmengen und 0,1 Prozent der gesamten Pflanzenschutzmittelmengen<sup>1</sup>.

Die derzeitige Praxis der Kombination mechanischer und chemischer Verfahren zur Regulation des pflanzlichen Aufwuchses auf Gleisanlagen der DB Netz AG entspricht dem Stand der Technik und wird als zwingend notwendig erachtet. Ein vollständiger Verzicht sowie die Unterstützung der Initiative „*Glyphosatfreier Landkreis Miesbach*“ ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

Für weitere Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V.

Sichert

Leiter Technische Unterstützung

(I.NP-S-I(T))

i. A.

Hutsch

Beauftragter für Vegetation RB Süd

(I.NP-S-I(T))

<sup>1</sup>Quelle: Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL): Absatz an Pflanzenschutzmitteln in der Bundesrepublik Deutschland Ergebnisse der Meldungen gemäß § 64 Pflanzenschutzgesetz für das Jahr 2015

## Förderung von Investitionen finanzschwacher Kommunen

Der Bund gewährt den Ländern Finanzhilfen zur Förderung von Investitionen finanzschwacher Kommunen. Hierfür wurde 2015 ein Sondervermögen „Kommunalinvestitionsförderungsfonds“ mit einem Volumen von 3,5 Mrd. Euro eingerichtet.

Die Fördermittel kommen finanzschwachen Kommunen in den Flächenländern und entsprechenden Gebieten in den Stadtstaaten zugute. Die Verteilung der Finanzhilfen auf die Länder ist im Kommunalinvestitionsförderungsgesetz festgelegt. Bei der Ermittlung der Länderanteile wurden die Kriterien Einwohnerzahl, Kassenkredite und Anzahl der Arbeitslosen zu je einem Drittel in den Verteilungsschlüssel einbezogen. Länder, in denen sich – aufgrund der Strukturschwäche – die finanzschwachen Kommunen konzentrieren, profitieren im Vergleich zur Einwohnerzahl überproportional von dem Förderprogramm (Bremen, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland). Weitere Informationen zur Förderung stehen im Internet zur Verfügung ([http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche\\_Finzenzen/Foederale\\_Finanzbeziehungen/Kommunalfinanzien/Kommunalinvestitionsfoerderungsfonds/Foerderung-von-Investitionen-finanzschwacher-Kommunen.html](http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzenzen/Foederale_Finanzbeziehungen/Kommunalfinanzien/Kommunalinvestitionsfoerderungsfonds/Foerderung-von-Investitionen-finanzschwacher-Kommunen.html)).

**Ihr Ansprechpartner**  
WP RA StB Peter Detemple  
Tel.: +49 681 9814-152  
E-Mail: [peter.detemple@de.pwc.com](mailto:peter.detemple@de.pwc.com)

## Studie zur Energieeffizienzstrategie Gebäude

PwC hat zusammen mit Prognos, Ecofys und dena in einer Studie die Energieeffizienzstrategie Gebäude (ESG), das Strategiepapier der Bundesregierung für die Energiewende im Gebäudebereich, gesamtwirtschaftlich eingeordnet. Die ESG zeigt, wie durch eine sinnvolle Kombination aus der Steigerung der Energieeffizienz und der Nutzung erneuerbarer Energien ein nahezu klimaneutraler Gebäudebestand im Jahr 2050 erreicht werden kann.

Die Studie, die am 15. Juni 2017 veröffentlicht wurde ([www.bundesregierung.de](http://www.bundesregierung.de) unter Service), untersucht zwei Szenarien, die im Rahmen der Begleitforschung zur ESG erstellt wurden. Sie analysiert für beide Szenarien makroökonomi-

sche Effekte, Rückwirkungen auf das Energiesystem sowie Verteilungsfragen und empfiehlt, bei der weiteren Umsetzung der ESG die Steigerung der Energieeffizienz in den Vordergrund zu stellen.

**Ihr Ansprechpartner**  
Dipl.-Kfm. André Schnelte  
Tel.: +49 211 981-4081  
E-Mail: [andre.schnelte@de.pwc.com](mailto:andre.schnelte@de.pwc.com)

## Erstattung der Fahrgeldausfälle nach dem SGB IX – Festsetzung des Vomhundertsatzes

Der für das Jahr 2016 geltende Vomhundertsatz für die Erstattung der Fahrgeldausfälle nach § 148 Abs. 4 Satz 1 SGB IX für die Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV liegt inzwischen für alle Bundesländer vor.

Wir haben die Werte mit den Vergleichszahlen der Vorjahre in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

	2016 %	2015 %	2014 %	2013 %
Baden-Württemberg	2,64	2,79	2,72	2,88
Bayern	2,87	2,89	2,87	2,86
Berlin	4,48	4,62	4,66	4,77
Brandenburg	3,19	3,28	3,18	2,97
Bremen	3,59	3,69	3,76	3,74
Hamburg	3,41	3,49	3,59	3,53
Hessen	2,78	2,98	2,93	2,95
Mecklenburg-Vorpommern	3,55	3,75	3,87	3,61
Niedersachsen	2,92	2,90	2,85	2,80
Nordrhein-Westfalen	3,54	3,80	3,86	3,84
Rheinland-Pfalz	2,45	2,57	2,50	2,58
Saarland	2,99	2,84	2,64	2,67
Sachsen	3,41	3,36	3,36	3,18
Sachsen-Anhalt	2,58	2,66	2,60	2,59
Schleswig-Holstein	3,53	3,55	3,55	3,46
Thüringen	3,06	3,04	2,92	3,02

**Ihre Ansprechpartnerin**  
Dipl.-BWin Christiane Henrich-Köhler  
Tel.: +49 211 981-4251  
E-Mail: [christiane.henrich-koehler@de.pwc.com](mailto:christiane.henrich-koehler@de.pwc.com)

## Beihilferechtliche Überprüfung von Auftragsvergaben

**Kommunen errichten, unterhalten und betreiben Infrastruktur wie Ver- und Entsorgungseinrichtungen oder Kultur- und Sportstätten. Die Aufgaben in diesen Bereichen entsprechen häufig der klassischen Daseinsvorsorge einer Kommune. Oftmals sind kommunale Infrastrukturen jedoch nicht kostendeckend zu betreiben, so dass Investitionen und Betriebsausgaben mit öffentlichen Mitteln gefördert werden. Die öffentliche Finanzierung von wirtschaftlich genutzter Infrastruktur ist freilich nur zulässig, wenn sie im Einklang mit dem EU-Beihilferecht steht.**

Mithin stellt sich zunächst regelmäßig die Frage, ob die öffentliche Infrastrukturfinanzierung überhaupt staatliche Beihilfen i.S. des Art. 107 Abs. 1 AEUV umfasst. Falls eine Beihilfe vorliegt, kommen vielfältige Rechtfertigungsmöglichkeiten in Betracht, insbesondere eine Betrauung mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nach dem Freistellungsbeschluss der EU-Kommission vom 20. Dezember 2011 (ABl. L 7/2012 S. 3). Neben der klassischen Betrauung kommt ferner eine beihilferechtliche Rechtfertigung auf Basis der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (ABl. L 187 S. 1) (Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO) in der durch die Verordnung (EU) Nr. 2017/1084 vom 14. Juni 2017 (ABl. L 156 S. 1) novellierten Fassung in Betracht; sie umfasst Tatbestände für die Freistellung kultureller und multifunktionaler Einrichtungen sowie von Energie- und Breitbandinfrastrukturen, ferner von Flughäfen sowie See- und Binnenhäfen, deren Freistellung im Zuge der letzten, am 10. Juli 2017 in Kraft getretenen Novellierung der AGVO durch die Verordnung (EU) 2017/1084 vom 14. Juni 2017 (ABl. L 156 S. 1) gesetzlich verankert wurde (wir haben darüber in *Public Services* August 2017, S. 22, berichtet und gehen insofern auf die Freistellung der Flughäfen und Häfen in diesem Beitrag nicht nochmals ein). Derzeit richtet die EU-Kommission im Rahmen eines Auskunftersuchens an die Bundesrepublik Deutschland ihr Augenmerk übrigens auf Beihilfen im Bereich der Wirtschaftsförderung (s. den Beitrag auf S. 24).

### 1 Der Beihilfetatbestand im Überblick

Finanziert eine Kommune wirtschaftlich genutzte Infrastruktur, muss zunächst festgestellt werden, ob eine staatliche Beihilfe i.S. des Art. 107 Abs. 1 AEUV vorliegt; dies ist der Fall, wenn folgende Tatbestandsmerkmale kumulativ erfüllt sind:

- Es muss sich um eine Maßnahme aus staatlichen Mitteln handeln. Mittel einer Körperschaft des öffentlichen Rechts, die hoheitliche Aufgaben wahrnimmt und in die öffentliche Verwaltung eingegliedert ist, sind regelmäßig

staatliche Mittel in diesem Sinne. Aber auch Mittel eines Unternehmens in privater Rechtsform können dem Staat zugerechnet werden, wenn er das Unternehmen kontrolliert bzw. finanziert.

- Die Maßnahme muss begünstigend wirken. Eine finanzielle Zuwendung des Staates, der keine angemessene, marktübliche Gegenleistung gegenübersteht, stellt eine Begünstigung dar. Ob eine marktübliche Gegenleistung vorliegt, wird anhand eines Vergleichs mit einem marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgeber geprüft. Die Zuwendung muss außerdem selektiv sein, d.h. das begünstigte Unternehmen oder eine Gruppe von Unternehmen muss sich von anderen Unternehmen und Gruppen, die die Begünstigung nicht erhalten, abgrenzen lassen.
- Die selektive Begünstigung muss zugunsten eines Unternehmens gewährt werden. Unternehmen im beihilferechtlichen Sinne ist jede Einheit, soweit sie eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt. Der Begriff der wirtschaftlichen Tätigkeit wird in der Rechtsprechung des EuGH als „das Anbieten von Waren oder Dienstleistungen am Markt“ definiert. Der Unternehmensbegriff ist damit rein funktional; entscheidend ist nicht die Rechtsform der Einheit oder ihre Finanzierungsart, ebensowenig ob durch die Tätigkeit Gewinne erzielt werden oder auch nur eine Gewinnerzielungsabsicht besteht. Keine wirtschaftliche Tätigkeit liegt dagegen bei Tätigkeiten im hoheitlichen Bereich des Staates (Polizei, Zoll, Finanzverwaltung usw.) vor.
- Aufgrund der selektiven Begünstigung eines oder mehrerer Unternehmen muss eine Wettbewerbsverfälschung zumindest drohen; grundsätzlich ist das der Fall bei jeder Verbesserung der Positionierung des Unternehmens auf dem Markt.
- Schließlich sind Maßnahmen nur insoweit beihilferechtlich relevant, wie sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen, d.h. wenn der grenzüberschreitende Handel innerhalb der EU für das begünstigte Unternehmen erleichtert bzw. für Wettbewerber erschwert wird.

### Beihilferechtliche Prüfung auf drei Ebenen

Infrastrukturen werden regelmäßig – zumindest ab einer gewissen Größenordnung – in einer mehrstufigen Organisation von unterschiedlichen Unternehmen errichtet bzw. betrieben. So liegt bei Hafenanlagen bei der öffentlichen Hand oder einer zu ihr gehörenden Gesellschaft. Der eigentliche Umschlagbetrieb wird von rechtlich getrennten Einheiten auf Basis von Pachtverträgen und/oder Konzessionen durchgeführt. An diesen Hafendienstleistern sind in der Regel private Investoren beteiligt, oder es handelt sich um reine Privatunternehmen. Nur diese Betreiberunternehmen treten in geschäftliche Beziehungen mit den Kunden des Hafens und erheben etwa von Reedereien Entgelte für die Nutzung der Hafenanlagen und ggf. für Dienstleistungen.