

## Verkehrs-GVO richtig anwenden – Leitfaden für öffentliche Stellen

Am 16. März 2026 hat die Europäische Kommission einen umfassend erneuerten [Beihilferahmen für den Land- und multimodalen Verkehr](#) verabschiedet, der am 30. März 2026 in Kraft getreten ist. Staatliche Beihilfen sollen gezielter für nachhaltige Verkehrsträger eingesetzt werden. Die EU will Verfahrenslasten für die Mitgliedstaaten deutlich reduzieren und gleichzeitig fairen Wettbewerb im Binnenmarkt sicherstellen.

Der neue Beihilferahmen soll dazu beitragen, Verkehr von der Straße auf klimafreundlichere Verkehrsträger zu verlagern, Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge und Interoperabilität zu erleichtern sowie die Dekarbonisierung und Digitalisierung des Verkehrssektors zu beschleunigen.

Der neue Verkehrs-Beihilferahmen markiert einen strategischen Neustart des EU-Beihilferechts im Verkehrssektor. Er verbindet ökologische Steuerungswirkung, wirtschaftliche Effizienz und Verfahrensvereinfachung und schafft damit einen zentralen Förderhebel für die Verkehrswende in Europa.

### Für welche öffentlichen Stellen die neue Verkehrs-GVO relevant ist

Die neue Verkehrs-GVO betrifft öffentliche Stellen, die Beihilfen im Verkehrssektor planen, gewähren oder beihilferechtlich prüfen. Das sind insbesondere Bewilligungsstellen, Fördermittelgeber (einschließlich Kommunen), Fachressorts für Verkehr und Infrastruktur sowie juristische Einheiten, die mit der Ausgestaltung, Prüfung oder Absicherung von Fördermaßnahmen befasst sind.

### Verkehrs-GVO und Verkehrsleitlinien als gemeinsamer Rechtsrahmen

Der neue Verkehrs-Beihilferahmen besteht aus zwei sich ergänzenden Instrumenten:

- Leitlinien für staatliche Beihilfen im Land- und multimodalen Verkehr (Land and Multimodal Transport Guidelines – LMTG / „Verkehrsleitlinien“) und
- Gruppenfreistellungsverordnung für staatliche Beihilfen im Verkehrsbereich (Transport Block Exemption Regulation – TBER / „Verkehrs-GVO“)

Beide Regelwerke lösen gemeinsam die Eisenbahn-Beihilfeleitlinien von 2008 ab und weiten deren Anwendungsbereich erheblich aus.

Die Systematik folgt einem zweistufigen Ansatz. Die Verkehrs-GVO stellt bestimmte Gruppen von Beihilfen im Schienen-, Binnenschiffs- und nachhaltigen multimodalen Verkehr unter festgelegten Voraussetzungen von der Anmelde- und Genehmigungspflicht nach Art. 108 Abs. 3 AEUV frei.

Sofern eine Freistellung nach der Verkehrs-GVO nicht gegeben ist, verbleibt es bei der Anmeldung und Genehmigung der Beihilfe durch die Europäische Kommission. Für diese Verfahren legen die Verkehrsleitlinien die Voraussetzungen fest, unter denen eine Genehmigung erfolgen kann und die Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar gilt.

### **Nur nachhaltige Verkehrsträger im Anwendungsbereich**

Die Verkehrs-GVO gilt ausschließlich für Verkehrsträger, die nachhaltiger als der Straßenverkehr sind. Erfasst sind der Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt sowie der nachhaltige multimodale Verkehr, sofern mindestens ein Verkehrsträger die Schiene oder die Binnenschifffahrt ist oder der Landverkehr mit dem Kurzstreckenseeverkehr kombiniert wird.

Auch die Verkehrsleitlinien erfassen – im Gegensatz zu den Eisenbahn-Beihilfeleitlinien von 2008 – nicht mehr nur den klassischen Eisenbahnsektor, sondern gehen deutlich darüber hinaus. Neben dem Schienenverkehr und der Binnenschifffahrt wird erstmals auch der nachhaltige multimodale Verkehr geregelt.

Nicht unter die Verkehrsleitlinien fallen weiterhin der Luftverkehr und der Seeverkehr sowie der öffentliche Personenverkehr, der weiterhin durch die Verordnung Nr. 1370/2007 geregelt wird.

### **Welche Beihilfemaßnahmen freigestellt werden**

Nach der Verkehrs-GVO können sowohl Investitions- als auch Betriebsbeihilfen ohne Notifizierung gewährt werden. Die Verkehrs-GVO listet die Beihilfearten abschließend auf, die unter bestimmten Bedingungen ohne Notifizierung gewährt werden dürfen. Zu den wesentlichen Beihilfearten zählen:

- Beihilfen zur Verringerung externer Verkehrskosten, zum Beispiel Emissions-, Lärm- oder Stauvermeidung
- Beihilfen zur Aufnahme neuer kommerzieller Verkehrsverbindungen im Schienen- oder Binnenschiffsverkehr
- Investitionsbeihilfen für Bau, Ausbau und Erneuerung von Schienen- und Binnenschifffahrtsinfrastruktur, multimodale Terminals und Umschlagseinrichtungen
- Beihilfen für private Gleisanschlüsse
- Beihilfen für Fahrzeuge des Schienen- und Binnenschiffsverkehrs
- Beihilfen für Interoperabilität, technische Anpassung und Modernisierung, zum Beispiel ETCS- und DAK-Ausrüstung
- spezielle Beihilfen für intermodale Ladeeinheiten und bordeigene Umschlagtechnik

Beispiele für nach der Verkehrs-GVO freigestellte Förderungen können der Ausbau eines Güterverkehrszentrums oder eines Binnenhafens, die Errichtung eines Bahnanschlusses, die Anschaffung emissionsarmer Binnenschiffe sowie die Einrichtung neuer Güterschienenverbindungen sein.

## Welche Voraussetzungen bestehen für eine Freistellung nach der Verkehrs-GVO?

Voraussetzung für die Freistellung einer Beihilfe nach der Verkehrs-GVO ist, dass diese nicht in den von den Verkehrsleitlinien erfassten Regelungsbereich fällt. Außerdem muss die geförderte Maßnahme dem Ziel der Verkehrskoordination im Sinne von Art. 93 AEUV dienen und insbesondere zu einer Verkehrsverlagerung, der Effizienzsteigerung nachhaltiger Verkehrsträger oder der Reduzierung von Umwelt- und Klimabelastungen beitragen.

Voraussetzung für eine Freistellung von Beihilfen nach der Verkehrs-GVO sind:

- Die Beihilfe muss **erforderlich** sein, das heißt ohne die Beihilfe würde die Maßnahme nicht, nur verzögert oder in kleinerem Umfang umgesetzt werden.
- Die Beihilfe muss **verhältnismäßig** Beihilfen sind auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken. Beihilfeintensitäten und Höchstbeträge, die je nach Beihilfeart festgelegt sind, müssen eingehalten werden. Es darf nicht zu einer Überkompensation kommen.
- Die Beihilfe muss einen **Anreizeffekt** Der Förderantrag muss daher vor Beginn der Maßnahmen gestellt werden.
- Es muss sich um eine **transparente Beihilfe** handeln, die vorab eindeutig berechenbar ist.
- Die Beihilfe darf **keine negativen Wettbewerbs- und Marktauswirkungen** Sie darf nicht zu übermäßigen Wettbewerbsverzerrungen führen.

Zusätzlich müssen auch die formellen Anforderungen erfüllt werden, insbesondere die Transparenz- und Veröffentlichungspflichten. Die neue Verkehrs-GVO bedeutet deutlich verkürzte Umsetzungszeiten für Fördermaßnahmen und auch mehr Gestaltungsspielraum.

## Für notifizierungspflichtige Beihilfen gelten die Verkehrsleitlinien

Alle staatlichen Beihilfen im Land? und multimodalen Verkehr, die nicht unter eine Freistellung nach der Verkehrs-GVO fallen und daher notifizierungspflichtig sind, richten sich nach den Verkehrsleitlinien. Diese regeln, unter welchen Voraussetzungen die Beihilfen von der EU-Kommission als mit dem Binnenmarkt vereinbar genehmigt werden können. Die Verkehrsleitlinien sind zusammen mit der Verkehrs-GVO am 30. März 2026 in Kraft getreten. Wie die Verkehrs-GVO regeln auch die Verkehrsleitlinien sowohl Investitions- als auch Betriebsbeihilfen.

Genehmigungsfähig sind Beihilfen nach den Richtlinien dann, wenn die geförderte Maßnahme neben den positiven Wirkungen für Umwelt?, Klimaschutz und effizientere Verkehrssysteme einen klar begründeten Nachhaltigkeitseffekt hat. Dabei wird es vor allem auf die Reduktion externer Kosten (CO?, Lärm), die Verkehrsverlagerung sowie Interoperabilität und Digitalisierung ankommen.

Außerdem gelten auch hier die klassischen Beihilfekriterien (Anreizeffekt, Erforderlichkeit, Angemessenheit und Ausschluss übermäßiger Wettbewerbsverzerrungen).

### **Auswirkungen auf die Förderpraxis öffentlicher Stellen**

Für Bund, Länder und Kommunen bedeutet der neue Beihilferahmen schnellere Förderentscheidungen, geringeren administrativen Aufwand bei Standardmaßnahmen und eine größere Rechtssicherheit bei der Ausgestaltung von Förderprogrammen. Viele Maßnahmen können künftig ohne vorherige Notifizierung umgesetzt werden, sofern die Voraussetzungen der Verkehrs?GVO eingehalten werden.

Zugleich geht die Verfahrensvereinfachung mit einer erhöhten Eigenverantwortung der Beihilfgeber einher. Dies erfordert insbesondere eine sorgfältige Prüfung und eine nachvollziehbare Dokumentation der Förderentscheidung.

### **Checkliste zur Anwendung der Verkehrs?GVO in der Praxis**

#### **Anwendungsbereich**

- Betrifft die Maßnahme den Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt oder den nachhaltigen multimodalen Verkehr?
- Ist mindestens ein Verkehrsträger Schiene oder Binnenschifffahrt beteiligt bzw. liegt eine Kombination mit Kurzstreckenseeverkehr vor?

#### **Beihilfeart**

- Handelt es sich um eine in der Verkehrs?GVO abschließend aufgeführte Beihilfeart, etwa
  - Beihilfen zur Verringerung externer Verkehrskosten,
  - Beihilfen für neue kommerzielle Verkehrsverbindungen,
  - Investitionsbeihilfen für Infrastruktur, Terminals oder Umschlagseinrichtungen,
  - Beihilfen für private Gleisanschlüsse,
  - Beihilfen für Fahrzeuge des Schienen? oder Binnenschiffsverkehrs,
  - Beihilfen für Interoperabilität und technische Modernisierung?

#### **Zielrichtung der Maßnahme**

- Dient die Maßnahme der Verkehrskoordinierung im Sinne von Art. 93 AEUV?
- Trägt sie zur Verkehrsverlagerung, Effizienzsteigerung oder Reduzierung von Umwelt- und Klimabelastungen bei durch Erfüllung eines oder mehrerer nachfolgender Kriterien?
  - Struktur- und Systemmaßnahmen: Erfolgt eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene oder Binnenschifffahrt?
  - Kapazitäts- und Netzsteuerung: Werden hier zum Beispiel Überkapazitäten abgebaut, Engpässe beseitigt oder Verkehrsleistungen gebündelt oder neuen Marktanbietern der Markteintritt zur Verbesserung der Verkehrsstruktur ermöglicht?
  - Zusammenspiel verschiedener Verkehrsträger (Straße Schiene, Binnenschifffahrt): Zielt sie auf die räumliche oder zeitliche oder funktionale Abstimmung von Verkehrsströmen und Verkehrsträgern ab?
  - Werden Umwelt- und Klimaziele verfolgt (Dekarbonisierung, Unterstützung nachhaltiger Verkehrsträger)?
  - Interoperabilität: Erfolgt eine Förderung technischer Interoperabilität (zum Beispiel ERTMS, Digitalisierung)?

### **Materielle Voraussetzungen**

- Anreizeffekt: Förderantrag vor Beginn der Maßnahme; keine bloße Refinanzierung bereits getätigter Investitionen
- Erforderlichkeit: Ohne Beihilfe nicht, nur verzögert oder in geringerem Umfang umsetzbar
- Verhältnismäßigkeit: Begrenzung auf das notwendige Mindestmaß; keine Überkompensation
- Transparenz: Beihilfe ist vorab eindeutig berechenbar
- Keine negativen Wettbewerbs- und Marktauswirkungen

### **Formelle Anforderungen**

- Einhaltung der Transparenz- und Veröffentlichungspflichten
- Vollständige und ordnungsgemäße Dokumentation des Förderverfahrens

Sind diese Voraussetzungen erfüllt, kann die Maßnahme grundsätzlich unter die Verkehrs-GVO fallen und ohne Notifizierung gewährt werden. Andernfalls ist zu prüfen, ob eine Anmeldung nach den Verkehrsleitlinien erforderlich ist.

Lesen Sie zum Thema Beihilferecht auch:

[Neuer DAWI-Freistellungsbeschluss ermöglicht Förderung von erschwinglichem Wohnraum](#)

[Sondervermögen Infrastruktur und Beihilferecht: Orientierung für Förderpraxis und Planung](#)

**Ansprechpartner:**

Dr. Áron Horváth  
Tel: +49 30 530199129  
[aronhorvath@kpmg-law.com](mailto:aronhorvath@kpmg-law.com)

Frieder Kallweit  
Tel: +49 351 212944 64  
[friederkallweit@kpmg-law.com](mailto:friederkallweit@kpmg-law.com)

Dr. Claudia Nerius  
Tel: +49 341 - 225 72 525  
[cnerius@kpmg-law.com](mailto:cnerius@kpmg-law.com)