

## EKF-FÖRDERRICHTLINIE IM ZWEITEN ANLAUF VERBESSERT

IN IHREM ZWEITEN FÖRDERJAHR BIETET DIE EKF-FÖRDERRICHTLINIE DEN ANTRAGSBERECHTIGTEN EVU DANK EINER NOVELLE VERBESSERTE RAHMENBEDINGUNGEN – DAS IST AUCH VOR DEM HINTERGRUND DER AKTUELLEN CORONA-KRISE HILFREICH.

Eine kürzlich veröffentlichte Novelle der Richtlinie zur „Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs“ berücksichtigt insbesondere die „Mehrjährigkeit“. Zukünftig können für einmal bewilligte Maßnahmen auch Ausgaben in den Folgejahren angesetzt werden, selbst wenn in diesen das erforderliche Energieeffizienzziel nicht erreicht wurde. BMVI und BAV haben so die häufig über mehrere Jahre gestreckten Zahlungsströme besser in den Förderbedingungen abgebildet. Das könnte in Anbetracht der aktuellen Corona-Krise noch

entscheidend werden, zieht aber auch Fragen nach sich.

Mit der Richtlinie zur „Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs“ (im Folgenden vereinfacht: EKF-Förderrichtlinie) haben BMVI und BAV<sup>1</sup> am 08.08.2018 ein Förderprogramm im Umfang von insgesamt 500 Millionen Euro auf den Weg gebracht. Die Mittel dafür kommen aus dem von der Bundesregierung aufgelegten „Energie- und Klimafonds“ (EKF). Damit können Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aus Personen- und Güterverkehr in den Förderjahren 2018 bis 2022 unter Einhaltung bestimmter Voraussetzungen eine Förderung für Energieeffizienzmaßnahmen in Höhe von bis zu 50 Prozent der dafür angefallenen Ausgaben beantragen.

Bislang konnte ein Förderantrag nur für das Jahr der ersten Tranchenzahlung einer Maßnahme gestellt werden. Etwaige, in den Folgejahren angefallene Kosten waren nicht mehr förderfähig. Unter anderem an dieser Einschränkung hatte sich Kritik ent-

facht<sup>2</sup>. Typische Zahlungsverläufe bei größeren Investitions- oder Leasingvorhaben sind über mehrere Jahre gestreckt und die Attraktivität der EKF-Förderrichtlinie war somit gemäß ihrer ursprünglichen Fassung eingeschränkt. Vielleicht war dies mit ein Grund für ihre schleppende Annahme – zum 30.06.2019 hatte lediglich ein Unternehmen einen (erfolgreichen) Antrag für das erste Förderjahr 2018 gestellt<sup>3</sup>.

## ZWEITE NOVELLE BRINGT MEHRJÄHRIGKEIT

Mit der am 03. März 2020 veröffentlichten zweiten Novelle der EKF-Förderrichtlinie haben BMVI und BAV auf die Kritik aus dem Sektor reagiert. Eine wesentliche Änderung betrifft die sogenannte „Mehrjährigkeit“ von Maßnahmen. Nun sind auch Ausgabeteilbeträge von Maßnahmen förderfähig, die „auf bereits in zurückliegenden Abrechnungsjahren vom Zuwendungsempfänger ergriffene und von der BAV bewilligte Maßnahmen“ entfallen.

Spruch: Kann die geforderte Verbesserung des spezifischen Energieverbrauchs (ab

2020: um 2,0 Prozent) gegenüber dem Vorjahr einmal nachgewiesen werden und fallen für eine förderfähige Maßnahme in diesem Jahr erstmalig Kosten an, so können weitere Kosten aus derselben Beauftragung auch noch in nachfolgenden Jahren bis 2022 angesetzt werden. Dies gilt explizit selbst dann, wenn in diesen Jahren die geforderte Verbesserung des spezifischen Energieverbrauchs nicht nachgewiesen werden kann.

## VEREINFACHTES ANTRAGSVERFAHREN IM RAHMEN DER MEHRJÄHRIGKEIT

Für die antragsberechtigten EVU ist die Mehrjährigkeit ein Schritt in die richtige Richtung, der insbesondere eine bessere Planbarkeit für Maßnahmen mit langjährigen Zahlungsströmen ermöglicht. Zwar bleibt es dabei, dass eine Entscheidung zur Durchführung der Maßnahme bereits ohne vollständige Sicherheit über die Erreichung der Fördervoraussetzungen getroffen werden muss. Dennoch ist mit Hilfe eines belastbaren Monitorings zur Kontrolle und entsprechender Maßnahmen zur Steuerung

des spezifischen Energieverbrauchs eine zielgerichtete Fördermittelplanung mit hoher Verlässlichkeit möglich.

Des Weiteren erleichtert zukünftig ein vereinfachtes Antragsverfahren den EVU im Falle der Mehrjährigkeit sogar die Antragstellung: Sofern ein Förderantrag ausschließlich Ausgaben im Rahmen der Mehrjährigkeit umfasst, kann dieser auf den Nachweis der elektrisch erbrachten Verkehrsleistung sowie der entsprechenden Ausgabeteilbeträge reduziert werden.

## PRÄZISIERUNG DER DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

Die im Rahmen der FAQ zur Förderrichtlinie behandelten Durchführungsbestimmungen wurden ebenfalls grundlegend überarbeitet, die wichtigsten Änderungen fasst Tabelle 1 zusammen. Für die antragsberechtigten EVU hat das BAV damit die Planungssicherheit verbessert und zudem neue Förderchancen geschaffen. So werden die Verbesserung der Auslastung von Zügen mit Personen/Gütern und die Vermeidung von Leerfahrten zur Ausschöpfung des betrieblichen Optimierungspotenzials nun explizit als förderwürdig herausgestellt.

Weitere Klarheit entsteht ferner durch die Konkretisierung der Anforderungen an den für die Antragstellung erforderlichen Sachbericht – dies alles sollte zu einem effizienteren Antragsverfahren ohne intensive Rückfragen durch die Bewilligungsbehörde beitragen.

## CORONA-KRISE BEI FÖRDERMITTELPLANUNG BERÜCKSICHTIGEN

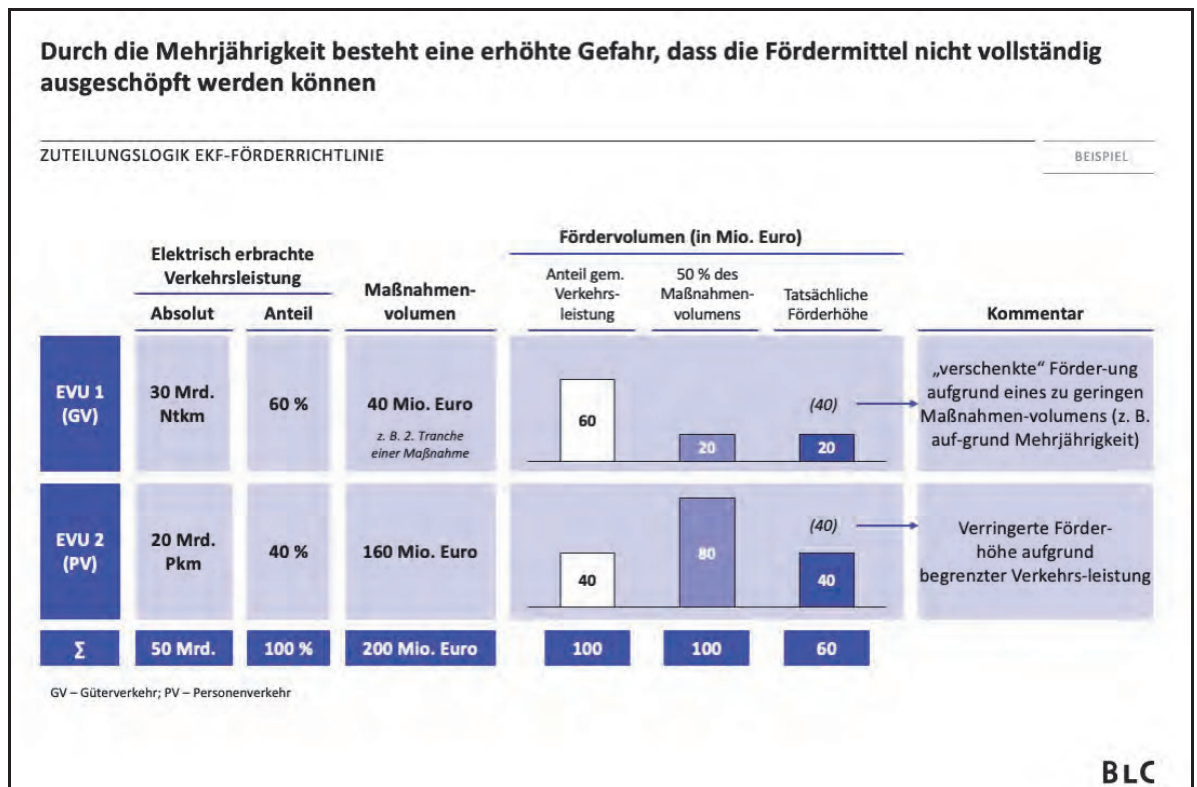
Vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie und der damit bei vielen EVU eingebrochenen Verkehrsleistung ist die EKF-Förderrichtlinie ein hilfreiches, wenngleich natürlich in Summe nicht ausreichendes Instrument zur Krisenbewältigung.

Speziell der Personenverkehr ist sowohl im Fern- als auch im Nahbereich hart von den Einbrüchen bei den Passagierzahlen

**Tabelle 1:**  
Auszug der wesentlichen Änderungen in den FAQ zur EKF-Förderrichtlinie.

Kategorie	Wesentliche Änderungen
Mehrjährigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausgaben von Teilbeträgen, die auf eine Beauftragung aus einer in einem zurückliegenden Förderjahr bewilligten Maßnahme zurückgehen, sind unabhängig von einem Nachweis der geforderten Verbesserung des spezifischen Energieverbrauchs förderfähig.</li> <li>• Hierfür kann in einem Folgejahr ein „vereinfachter Antrag“ gestellt werden – dieser beinhaltet unter Verweis auf den Zuwendungsbescheid lediglich den Nachweis der erbrachten Verkehrsleistung sowie der Ausgabeteilbeträge.</li> <li>• Die Mehrjährigkeit umfasst auch Ausgaben im Rahmen von Miet- oder Leasingmodellen.</li> </ul>
Fördergegenstand	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Förderung von Maßnahmen zur Ausschöpfung des betrieblichen Optimierungspotenzials ist konkretisiert – hier werden nun Maßnahmen zur verbesserten Auslastung (Personen/Güter) sowie zur Vermeidung von Leerfahrten explizit als förderfähig bezeichnet.</li> <li>• Auch Kosten für eigenes, unmittelbar mit dem Einbau effizienzsteigernder Technik betrautes Personal sind förderfähig.</li> <li>• Maßnahmen mit rein vorbereitendem Charakter (z. B. Beratungsdienstleistungen oder entsprechende Personalkosten) sind hingegen nicht förderfähig („Unmittelbarkeitskriterium“).</li> </ul>
Formalitäten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anforderungen an den Sachbericht und den Prüfbericht der eigenen Prüfeinrichtung sind konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ein „guter Sachbericht“ ist eine einfach verständliche, in Fließtext geschriebene Erläuterung des Inhalts und Umfangs der Maßnahme und weist deren Förderfähigkeit nach. Außerdem beinhaltet der Sachbericht eine Darstellung des Vergabeverfahrens.</li> <li>○ Der Prüfbericht stellt überblicksartig die Prüfergebnisse in Form eines Gutachtens dar oder protokolliert alternativ die Ergebnisse der Prüfung.</li> </ul> </li> <li>• Für die Beantwortung von Nachforderungen bzw. Rückfragen der BAV zu einem eingereichten Antrag gilt eine Frist von zwei Wochen.</li> <li>• Nicht ausgeschöpfte Fördergelder werden nicht auf ein Folgejahr übertragen.</li> <li>• Das Antragsverfahren kann durch eine frühzeitige Einreichung ab dem 01.01. des Folgejahres beschleunigt werden. Antragsteller können so z. B. auf fehlende Unterlagen hingewiesen werden, die nach dem 30.06. grundsätzlich nicht mehr akzeptiert werden.</li> <li>• Der Abschluss der Prüfungen erfolgt bis Ende November des Folgejahres, sodass die Fördergelder bis spätestens Dezember ausgeschüttet werden.</li> </ul>

Abbildung 1:  
Zuteilungslogik  
EKF-  
Förderrichtlinie.



getroffen. In Anbetracht der jüngst vermeldeten Zahlen (ca. 10–15 Prozent des üblichen Passagieraufkommens bei gleichzeitig weitestgehend aufrecht erhaltenen Verkehren<sup>4</sup>) darf angezweifelt werden, ob für das aktuell laufende Förderjahr 2020 EVU im Personenverkehr in der Lage sein werden, die geforderte Verbesserung des spezifischen Energieverbrauchs gegenüber 2019 nachzuweisen. Gerade im Personenverkehr gilt die Passagierzahl als entscheidender Stellhebel für den spezifischen Energieverbrauch, da der absolute Energieverbrauch nur sehr geringfügig mit steigender Passagierzahl zunimmt.

Im Umkehrschluss wird – selbst bei einer nur moderaten Erholung der Fahrgastzahlen in 2021 – sicherlich für viele EVU der entsprechende Nachweis gegenüber 2020 leicht zu erbringen sein. Dann wäre mit einer Flut an Förderanträgen für das Förderjahr 2021 zu rechnen. Durch die Ausgestaltung der EKF-Förderrichtlinie käme es zu einer Deckelung der Fördersumme für die

antragstellenden EVU entlang der jeweils erbrachten Verkehrsleistung.

Eine geschickte Streckung von Investitionsvorhaben im Zuge der Mehrjährigkeit (mindestens noch auf das Jahr 2022) könnte dann die Fördersumme für ein einzelnes EVU insgesamt deutlich erhöhen und sollte daher im Rahmen einer vorausschauenden Planung bereits heute berücksichtigt werden.

### GÜTERVERKEHR NICHT 1:1 VERGLEICHBAR

Auch der Güterverkehr leidet zwar unter einem krisenbedingten Einbruch der Verkehrsleistung, allerdings ist hier gleichzeitig mit einem spürbaren Rückgang des Energieverbrauchs zu rechnen. Gefahren wird mit Ausnahme betriebsbedingter Leerzugfahrten nur, wenn auch Fracht transportiert werden kann. Damit bestehen trotz aller beklagenswerter Effekte der Krise sogar Chancen im Hinblick auf eine Verbesserung des spezifischen Energieverbrauchs.

Denn erstens können bei insgesamt geringerer Auslastung gezielt betriebliche Optimierungspotenziale genutzt werden, z. B. die Vermeidung von Leerfahrten durch bessere Ressourcenverfügbarkeit von Loks und Triebfahrzeugführern. Zweitens lassen sich Verkehre bei geringerem Verkehrsaufkommen flüssiger und damit energieeffizienter durchführen. Und drittens folgt eine höhere Energieeffizienz ggf. schon daraus, dass aus energetischer Sicht relativ ineffiziente Verkehre (wie z. B. vergleichsweise leichte Automobiltransporte) wegfallen und effiziente Verkehre (lange und schwere Züge) relativ betrachtet an Bedeutung gewinnen. Dennoch sollte auch im Güterverkehr die Mehrjährigkeit zum Anlass genommen werden, Projekte mit langfristigen Zahlungshorizonten vor dem Hintergrund einer möglichen Förderung noch einmal zu prüfen.

### NOVELLE HINTERLÄSST FRAGEN

Bei allen Vorteilen zieht die Novelle der EKF-Förderrichtlinie allerdings wieder Fra-

## Quellenübersicht:

<sup>1</sup>Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen – die mit der Antragstellung und Abwicklung der Förderung beauftragte Behörde des Bundes.

<sup>2</sup>Kritik wurde bereits im Jahr 2019 auf den Informationsveranstaltungen am 19.03.2019 in Frankfurt a. M. und am 29.04.2019 in Berlin geäußert.

<sup>3</sup>Vgl. Bernhardt (2019): „Das (Förder-)Geld liegt auf der Schiene“, in Bahn Manager 06/2019, S. 12–15.

<sup>4</sup>Vgl. u. a. „Tagesschau.de“ vom 09.05.2020, Quelle <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/bahn-evg-corona-101.html> oder „ZEIT Online“ vom 10.05.2020, Quelle: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-05/deutsche-bahn-gewerkschaft-corona-krise-fahrgastzahlen-dienstreisen> (abgerufen am 14.05.2020).

gen nach sich. Nach aktueller Lesart wird die Verkehrsleistung von EVU auch im Zuge einer vereinfachten Antragstellung auf Basis der Mehrjährigkeit vollständig im Förderjahr berücksichtigt. Durch Zuteilung der maximalen Förderhöhe entlang der Verkehrsleistung wird es so regelmäßig zu einer Unteraussschöpfung der Fördermittel kommen. Diese tritt immer dann auf, wenn der Förderanspruch aus dem eingereichten Maßnahmenvolumen eines EVU unterhalb seiner maximalen Förderhöhe nach Berücksichtigung der Verkehrsleistung liegt (vgl. Abbildung 1).

Ein solches Szenario ist im Falle der Mehrjährigkeit besonders realistisch, da hier keine neuen, sondern nur Teilbeträge von in Vorjahren bewilligten Maßnahmen angesetzt werden können. Dabei spielt auch die noch vorhandene Zurückhaltung bei der Antragstellung eine Rolle. Die Deckelung der Förderhöhe ergab sich bisher über das eingereichte Maßnahmenvolumen und nicht über

die erbrachte Verkehrsleistung.

Die FAQ gehen noch nicht auf das Thema ein – dabei wäre eine Regelung zur Verbesserung der Möglichkeiten einer vollständigen Fördermittelausschöpfung sicherlich im Sinne aller potenziellen Antragsteller. **==**



**DR. MARTIN BERNHARDT & DANIEL BLUM**

Die beiden Karlsruher Wirtschaftsingenieure begleiten als Partner und Manager von Berg Lund & Company EVUs im Umfeld von Energieeffizienz, Förderprogrammen und Digitalisierungsmaßnahmen.