

FÖRDERSATZ FÜR ABRECHNUNGSJAHR 2019 VERÖFFENTLICHT: EKF-FÖRDERUNG STÄRKER NACHGEFRAGT

NACH DEM SCHLEPPENDEN BEGINN IM ABRECHNUNGSJAHR 2018 GAB ES FÜR DIE RICHTLINIE ZUR FÖRDERUNG DER ENERGIEEFFIZIENZ DES ELEKTRISCHEN EISENBAHNVERKEHRS 2019 MEHR ANTRÄGE – ALLERDINGS DROHT 2020 CORONA-BEDINGT EIN ERNEUTER EINBRUCH.

FÖRDERUNG IM ABRECHNUNGSJAHR 2019 BESSER ANGENOMMEN

Die Richtlinie zur Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs (EKF-Förderrichtlinie) war zunächst nur schwer in die Gänge gekommen: Gerade einmal ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hatte für das Abrechnungsjahr 2018 einen erfolgreichen Antrag gestellt und so den Anspruch auf den gesamten Fördertopf von 100 Millionen Euro erworben.

Denn der Verteilmechanismus der EKF-Förderrichtlinie sieht vor, dass diese

jährlich bereitgestellte Summe anhand der jeweiligen Verkehrsleistung (in Personen- oder Tonnenkilometern) auf die erfolgreichen Antragsteller aufgeteilt wird. Bestandteil eines erfolgreichen neuen Antrags ist der Nachweis einer Verbesserung des spezifischen Energieverbrauchs im Vorjahresvergleich – in den Jahren 2018 und 2019 betrug dieser mindestens 1,75 Prozent, von 2020 bis 2022 sind mindestens 2,00 Prozent nachzuweisen.

Mit dem am 31.07.2020 durch die BAV (Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen) veröffentlichten Fördersatz von **0,9016 Millionen Euro pro Mrd. Personen- oder Tonnenkilometer** ist klar: Für das Abrechnungsjahr 2019 ist es mehreren EVU gelungen, diesen Nachweis zu erbringen. Der Fördersatz lässt sich umrechnen in eine Verkehrsleistung von insgesamt ca. 111 Milliarden Personen- oder Tonnenkilometern. Dies entspricht knapp der Hälfte der gesamten in Deutschland erbrachten Verkehrsleistung (im Güter- und Personenverkehr) bzw. einer Steigerung um ca. 85 Pro-

Quellenübersicht:

¹Diesen Umstand hatten wir bereits im Rahmen unseres letzten Artikels verdeutlicht (vgl. Bernhardt, M. und Blum, D. (2020): „EKF-Förderrichtlinie im zweiten Anlauf verbessert“, in Bahn Manager 03/2020)

²„Corona-Krise trifft die Deutsche Bahn hart • Mit Rekord-Investitionen will DB nach der Pandemie wieder wachsen“, Deutsche Bahn Pressemitteilung vom 30.07.2020.

zent gegenüber dem Abrechnungsjahr 2018.

Mit einem Blick auf die Verkehrsleistung der einzelnen EVU in Deutschland schätzen wir, dass insgesamt 3–5 Anträge gestellt wurden. Das sind zunächst gute Nachrichten sowohl für die Umwelt als auch für die weitere Stärkung des Schienenverkehrs im intermodalen Wettbewerb.

ERSTMALS AUCH ANTRÄGE AUF BASIS DER MEHRJÄHRIGKEIT MÖGLICH

Gleichwohl ist zu beachten, dass für das Abrechnungsjahr 2019 erstmals Anträge auf Basis mehrjähriger Maßnahmen gestellt werden konnten. In diesem Fall geht die Verkehrsleistung auch solcher EVU in ein Abrechnungsjahr mit ein, die zwar nicht zwingend die geforderte Verbesserung des spezifischen Energieverbrauchs nachweisen konnten, wohl aber einen erfolgreichen Förderantrag für 2018 gestellt haben und zu darin bewilligten Maßnahmen nun weitere Ausgabenteile fördern lassen. Obwohl diese Möglichkeit von den EVU grundsätzlich positiv beurteilt wird, bringt ihre Umsetzung in der EKF-Förderrichtlinie neue Herausforderungen mit sich:

- Aus Sicht der Umwelt ist zu beklagen, dass die Entwicklung des spezifischen

Energieverbrauchs im Abrechnungsjahr bei einer Antragstellung auf Basis der Mehrjährigkeit keine Rolle spielt. Damit könnten EVU sogar trotz einer Verschlechterung der Energieeffizienz eine Förderung erhalten.

- Regulär antragsberechtigte EVU, welche die geforderte Verbesserung des spezifischen Energieverbrauchs im Abrechnungsjahr nachweisen konnten, bemängeln die gleichberechtigte Berücksichtigung der Verkehrsleistung von Anträgen auf Basis der Mehrjährigkeit. Diese schmälert ceteris paribus den verfügbaren Fördertopf der regulären Antragsteller.
- Durch die Mehrjährigkeit kann sich sogar die Ausschöpfung des Fördervolumens insgesamt verringern. Wenn nämlich Teilbeträge von bereits bewilligten Maßnahmen nicht ausreichen, um den anteiligen Förderanspruch gemäß erbrachter Verkehrsleistung zu füllen, verpuffen Fördergelder ungenutzt¹. Neue Maßnahmen werden bei einem Antrag ausschließlich im Rahmen der Mehrjährigkeit nicht gefördert.

Zwar konnte aufgrund der diesjährigen Antragsituation ohnehin nur ein EVU theoretisch von der Mehrjährigkeit profitieren,

mit Blick auf die kommenden Jahre ist aber mit erhöhter Inanspruchnahme zu rechnen. Insofern werden die zuvor genannten Themen an Bedeutung gewinnen.

BEDINGUNGEN 2020 DURCH CORONA-KRISE ERSCHWERT

Schon jetzt haben viele EVU das Abrechnungsjahr 2020 im Blick und stellen fest, dass die Corona-Krise auch hier ihre Spuren hinterlässt:

- Der **Personenverkehr** leidet unter deutlichen und noch anhaltenden Einbrüchen der Passagierzahlen – Branchenprimus Deutsche Bahn spricht für das erste Halbjahr in einer aktuellen Pressemitteilung² von einem Rückgang der Verkehrsleistung im Fernverkehr um 44 beziehungsweise im Regionalverkehr um 41 Prozent. Der Nachweis eines verbesserten spezifischen Energieverbrauchs von mindestens 2,00 Prozent im Vorjahresvergleich scheint so bei nahezu unveränderter Kilometerleistung nicht möglich. Anderen EVU im Personenverkehr ergeht es aller Voraussicht nach nicht besser.
- Im **Güterverkehr** fällt der Rückgang der Verkehrsleistung für die Tochter DB Cargo mit knapp 13 Prozent zwar weniger dramatisch aus. Allerdings dürfte vielen

EVU die mit rückläufiger Verkehrsleistung einhergehende, sinkende Auslastung zum Verhängnis werden. Diese gilt im Schienengüterverkehr als ein wesentlicher Treiber des spezifischen Energieverbrauchs. Dessen Verbesserung wird somit nur wenigen EVU gelingen.

GUTE FÖRDERCHANCEN FÜR ANTRAGSBERECHTIGTE EVU IM ABRECHNUNGSJAHR 2020

Zwar werden aufgrund dieser Ausgangslage nicht viele EVU in den Genuss von Fördergeldern kommen können. Den antragsberechtigten EVU bieten sich jedoch attraktive Chancen. Bei insgesamt verringerter Verkehrsleistung kann nämlich die eigene Verkehrsleistung trotz eines absoluten Rückgangs höher ins Gewicht fallen.

Und mit vielen neuen Antragstellern ist im Krisenjahr 2020 insbesondere im Personenverkehr nicht zu rechnen. Damit profitieren einerseits diejenigen EVU, die bereits in den Abrechnungsjahren 2018 oder 2019 einen erfolgreichen Antrag gestellt haben und aus damals initiierten Maßnahmen noch Ausgaben für das Abrechnungsjahr 2020 im Rahmen der Mehrjährigkeit nachweisen können. Andererseits dürfen EVU, denen trotz der widrigen Rahmenbedingungen eine reguläre Antragstellung für das Abrechnungsjahr 2020 gelingt, mit einem signifikanten Anteil am Fördertopf rechnen. Letztere werden vor allem im Schienengüterverkehr zu finden sein.

FÜR ALLE ANDEREN GILT: ZEIT SINNVOLL NUTZEN UND FÖRDERUNG FÜR 2021 VORBEREITEN – DIE CHANCEN HIERFÜR STEHEN GUT!

Es bleibt zu hoffen, dass die Verkehrsleistung spätestens im Jahr 2021 wieder deutlich gesteigert werden kann. Dann wird es zumindest vielen EVU im Personenverkehr mit steigenden Passagierzahlen leicht fallen, die geforderte Verbesserung des spezifi-

schen Energieverbrauchs im Vorjahresvergleich aufgrund der erhöhten Auslastung nachzuweisen. Im Güterverkehr bleibt abzuwarten, ob die Auslastung der gefahrenen Verkehre analog zur Verkehrsleistung ansteigt, und wie sich andere, gegebenenfalls individuelle Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Energieeffizienz entwickeln.

Angesichts dieser zumindest für den Personenverkehr sehr guten Ausgangssituation kann die Zeit genutzt werden, bereits heute die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Antrag mit einem möglichst hohen Fördervolumen zu schaffen.

Investitionen in energiesparende Technologien sollten vor dem Hintergrund einer förderkonformen Vergabe von Auftragsleistungen und ohnehin langen Vorlaufzeiten frühzeitig geplant werden. Durch qualifizierte Ausgaben kann der Förderanspruch für 2021 und sogar 2022 somit zielgerichtet gesteuert werden.

Darüber hinaus lohnt der frühzeitige Aufbau eines geeigneten Monitorings von Energieverbrauch und Verkehrsleistung zur Vorbe-

reitung einer reibungslosen Antragstellung. Unsere Erfahrungen zeigen, dass insbesondere der wirtschaftsprüfungskonforme Nachweis der Energieeffizienzverbesserung herausfordernd ist: Der Teufel steckt hier im Detail und Fallstricke drohen beispielsweise bei der Berücksichtigung grenzüberschreitender Verkehre oder der Abgrenzung der elektrisch erbrachten Verkehrsleistung.

Mit einem belastbaren Monitoring vermeiden EVU derartige Überraschungen und sorgen durch die gezielte Steuerung der Energieeffizienz für Planungssicherheit. Im verbleibenden Förderzeitraum bis 2022 kann die EKF-Förderrichtlinie so zum Gewinn für EVU, den gesamten Sektor und die Umwelt werden. ■■■



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.