

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/22714 –**

### **Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Jahr 2018 die „Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs“ ins Leben gerufen. Inhalt dieser Förderung ist die finanzielle Unterstützung von Bahnunternehmen bei der Einsparung ihres Stromverbrauchs. Das Ziel ist es, auf diese Weise zu einem klimafreundlichen Schienenverkehr beizutragen und die Schiene als Verkehrsmittel zu stärken (BMVI, „Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs“ vom 2. August 2018; abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/richtlinie-foerderung-energieeffizienz-elektrischer-eisenbahnverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/richtlinie-foerderung-energieeffizienz-elektrischer-eisenbahnverkehr.pdf?__blob=publicationFile)).

Für die Förderung stehen bis 2030 pro Jahr 100 Mio. Euro zur Verfügung. Dabei werden die Unternehmen rückwirkend für das vergangene Jahr finanziell für umgesetzte Energiesparmaßnahmen unterstützt. Die Unternehmen, die die Kriterien für das jeweilige Jahr erfüllen, können die Investitionen für umgesetzte Maßnahmen bis zu 50 Prozent erstattet bekommen (Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, „Die Bahnen verschmähen die Klima-Millionen“ vom 25. August 2019; abrufbar unter: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/foerderung-fuer-energiesparen-bahngesellschaften-lehnen-geld-ab-16349416.html>).

Die zu erfüllenden Kriterien basieren auf einem Maßnahmenkatalog, den das BMVI für die Förderrichtlinie definiert hat. Zu diesen Maßnahmen gehören unter anderem die „Anschaffung modernisierter oder neuer effizienterer Fahrzeuge“, „Digitalisierung von EVU-Flotten im Schienengüterverkehr“ oder die „Einführung vernetzter Fahrerassistenzsysteme“. Ein Bahnunternehmen wird dabei aber erst förderfähig, wenn, im Rahmen dieser Maßnahmen, eine jährliche Verbesserung der Energieeffizienz von mindestens 1,75 Prozent gegenüber dem Vorjahr vorliegt. Ab 2020 liegt der zu erreichende Verbesserungswert bei 2 Prozent (BMVI, „Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs“ vom 2. August 2018; abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/richtlinie-foerderung-energieeffizienz-elektrischer-eisenbahnverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/richtlinie-foerderung-energieeffizienz-elektrischer-eisenbahnverkehr.pdf?__blob=publicationFile)).

Die 100 Mio. Euro werden pro Jahr anteilig auf die Unternehmen verteilt, die sich für das jeweilige Jahr qualifiziert haben. Das bedeutet, dass, umso mehr Unternehmen in einem Jahr rückwirkend für die Förderung berücksichtigt werden, desto weniger Geld erhält jedes Unternehmen – und umgekehrt. (Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, „Die Bahnen verschmähen die Klima-Millionen“ vom 25. August 2019; abrufbar unter: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/foerderung-fuer-energiesparen-bahngesellschaften-lehnen-geld-ab-16349416.html>).

Für das Jahr 2018 hatte nur die DB Cargo die notwendigen Kriterien erfüllt und konnte somit als einziges Unternehmen eine Förderung in Höhe von rund 50 Mio. Euro erhalten (<https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public/search/results>). Die Gründe dafür, dass kein anderes Unternehmen für das Jahr 2018 gefördert wurde, sind unterschiedlich. Einerseits war die Frist im Jahr 2019 für das Jahr 2018 sehr knapp, da die Förderrichtlinie erst im August 2018 gestartet worden war. Andererseits bringen viele Maßnahmen, wie effizientere Lokomotiven, nur kleine Effekte, da viele Unternehmen bereits über effiziente Lokomotiven verfügen. Eine Neuanschaffung würde nur zu einer geringen Einsparung führen (Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, „Die Bahnen verschmähen die Klima-Millionen“ vom 25. August 2019; abrufbar unter: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/foerderung-fuer-energiesparen-bahngesellschaften-lehnen-geld-ab-16349416.html>). Hier würde daher nur Quantität, also Anschaffungen im großen Rahmen, einen merklichen Erfolg bringen. In der Konsequenz spielt also die finanzielle Situation der einzelnen Bahnunternehmen eine Rolle: Je mehr Kapital vorhanden ist, desto mehr Möglichkeiten bestehen, in Maßnahmen zu investieren, um die notwendigen 1,75 Prozent zu erreichen und die Investition bzw. Investitionen wieder erstattet zu bekommen.

Aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller besteht somit die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung, da Unternehmen, die über mehr finanzielle Möglichkeiten verfügen, über eine bessere Ausgangssituation verfügen, da sie in mehr Maßnahmen investieren können. Die Aussicht auf eine erfolgreiche Förderung ist dadurch höher.

Hinzu kommt, dass durch den Aufbau der Förderung – nämlich, dass die 100 Mio. Euro pro Jahr anteilig auf alle Unternehmen für das jeweilige Jahr verteilt werden – dazu führt, dass die Unternehmen nicht im Vorfeld planen können, wie viel finanzielle Förderung sie rückwirkend erhalten werden. Es ist ihnen nicht vorher bekannt, wie viele Unternehmen die Kriterien erfüllen (werden) und auf wie viele Unternehmen die Summe aufgeteilt werden wird. Das bedeutet ein erhebliches finanzielles Risiko für viele Bahnunternehmen.

Während das Ziel und die Idee der genannten Förderung erstrebenswert und richtig ist, hinterfragen die Fragestellerinnen und Fragesteller die Ausgestaltung und die Rahmenbedingungen der Förderung. Besonders die Erfüllungskriterien für die Bahnunternehmen schätzen die Fragestellerinnen und Fragesteller als verbesserungswürdig ein und sehen die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung zugunsten größerer, finanziell besser aufgestellter Unternehmen im Schienenverkehr.

1. Wie viele Anträge für das Förderungsprogramm „Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs“ sind bis zum 30. Juni 2020 für das Jahr 2019 eingereicht worden?

Es wurden fünf Anträge eingereicht, einer davon verfristet.

2. Welche der in der Förderrichtlinie aufgelisteten Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von den Unternehmen umgesetzt beziehungsweise im Antrag aufgelistet (bitte nach Maßnahme und Anzahl bzw. Häufigkeit der Maßnahme auflisten)?

Die folgenden Maßnahmen wurden von den Unternehmen umgesetzt bzw. im Antrag aufgelistet:

- Ausschöpfung von betrieblichem Optimierungspotenzial: 3x,
- Anschaffung modernisierter oder neuer effizienterer Fahrzeuge zur Steigerung der Energieeffizienz und zur CO<sub>2</sub>-Reduktion: 4x,
- Energiesparende Hybrid-/Zweikraftlösungen für Loks: 1x,
- Erhöhung Energieeffizienz Nebenverbraucher: 3x,
- Einführung vernetzter Fahrassistenzsysteme: 2x,
- Automatisierung im Personenverkehr: 1x,
- Anschaffung modernisierter oder neuer effizienterer Fahrzeugtechnik zur Steigerung der Energieeffizienz und zur CO<sub>2</sub>-Reduktion: 1x,
- Digitalisierung EVU-Flotten im Schienengüterverkehr: 2x.

3. Wie bewertet die Bundesregierung den Erfolg des Förderprogramms bisher (Stand: August 2020), und welche Erwartungen hegt sie bezüglich der Entwicklung in diesem und den Folgejahren?

Nach dem Abschluss dieses ersten Bewilligungsjahrs können noch keine weitergehenden Bewertungen vorgenommen werden. Vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Krise wird derzeit geprüft, ob und wenn ja wie die Förder-Richtlinie angepasst werden sollte.

4. Wie bewertet die Bundesregierung eine mögliche Wettbewerbsverzerrung aufgrund eventueller Vorteile für größere Unternehmen, die aufgrund mehr finanzieller Mittel mehr Maßnahmen der Förderrichtlinie umsetzen und so eine (größere) Fördersumme erhalten können?

Nach Abschluss des ersten Bewilligungsjahrs lassen sich noch keine verallgemeinerungsfähigen Aussagen zu möglichen Wettbewerbsverzerrungen treffen.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die Unternehmen aufgrund der prozentualen Verteilung der zur Verfügung stehenden Mittel die Höhe der individuellen Fördersumme im Vorfeld nicht kalkulieren können?

Plant die Bundesregierung die Förderrichtlinie dahingehend anzupassen?

Die Unternehmen können insofern kalkulieren, als der Förderhöchstsatz 50 Prozent der Investitionen beträgt. Die Bundesregierung behält sich insgesamt das Recht vor, die Förderrichtlinie bei Bedarf anzupassen.

## 6. Werden Leasing- oder Mietloks gefördert?

Wenn ja, wie sehen die Bedingungen für die Förderung aus?

Wenn nein, warum nicht?

- a) Falls Leasing- und Mietloks gefördert werden, werden diese Loks für den gesamten Leasing- und Mietzeitrahmen gefördert oder nur für den angesetzten Zeitrahmen der Förderung bis 2030?

Falls sie nicht für den gesamten Leasing- und Mietzeitrahmen gefördert werden, warum nicht?

- b) Wenn nein, sieht die Bundesregierung einen Nachteil für Bahnunternehmen, die Loks leasen oder mieten, da nur ein geringer Anteil der gesamten Leasing- und Mietkosten gefördert werden kann, während der Kauf einer Lok gesamt gefördert werden kann?
- c) Wie viele Unternehmen haben Leasing- und Mietkosten für neue Loks in ihrem Antrag auf Förderung angegeben?

Die Fragen 6 bis 6c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es werden ebenfalls Leasing- und Mietloks gefördert, wenn diese die Förderbedingungen erfüllen.

7. Mit welcher Begründung fördert die Bundesregierung lediglich die Verbesserung des Ergebnisses der Energieeffizienz der Bahnunternehmen rückwirkend und nicht die Maßnahmen selbst?

In der Richtlinie erfolgt eine Förderung von Maßnahmen, die zur Steigerung der Energieeffizienz beitragen. Voraussetzung für eine Förderung ist dabei insbesondere, dass der Antragssteller im jeweiligen Abrechnungsjahr gegenüber dem jeweiligen Vorjahr eine Verbesserung der Energieeffizienz bei der elektrisch erbrachten Verkehrsleistung erzielt.

8. Wie bewertet die Bundesregierung das nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller finanzielle Risiko und den damit verbundenen fehlenden Anreiz, dass Bahnunternehmen im Vorfeld einer Investition in eine Maßnahme zur Energieeinsparung nicht garantieren können, dass diese Maßnahme die geforderte Einsparung erzielt und eine Förderung für das Unternehmen somit nicht garantiert werden kann?

Die Frage des möglichen finanziellen Risikos müssen die antragstellenden Bahnunternehmen im Rahmen ihres unternehmerischen Risikos bewerten.

9. Mit welcher Begründung fördert die Bundesregierung nicht die CO<sub>2</sub>-Einsparungen eines Unternehmens direkt?

Der primäre Zweck der Förderrichtlinie ist die Steigerung der Energieeffizienz des elektrischen Schienenverkehrs. Daraus resultierende CO<sub>2</sub>-Einsparungen sind ein gewollter Nebeneffekt. Der hier gewählte Ansatz gewährleistet die Erreichung beider Ziele.

10. Mit welcher Begründung wird die Umstellung von Dieselloks auf alternative Zugantriebsformen wie Elektro oder Hybrid nicht in der Förderung berücksichtigt?

Es ist möglich, für die Beschaffung einer neuen Lok mit beispielsweise einem Elektroantrieb eine Förderung zu erhalten, um damit eine Diesellok aus dem vorhandenen Bestand zu ersetzen. Auch Hybridloks können unter Umständen förderfähig sein.

11. Mit welcher Begründung wird der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien nicht in der Förderung berücksichtigt?

Die Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs hat zum Ziel, die Energieeffizienz des Schienenverkehrs zu erhöhen. Eine zusätzliche Förderung von erneuerbaren Energien hätte keinen Einfluss auf die Erhöhung der Energieeffizienz.

12. Rechnet die Bundesregierung mit mehr oder weniger Anträgen nach dem Start der Grenze von 2 Prozent Verbesserung gegenüber dem Vorjahr?

Eine Prognose hierzu ist derzeit nicht möglich.

13. Plant die Bundesregierung weitere Förderprogramme zur Stärkung des klimafreundlichen Bahnverkehrs?

Wenn ja, wie sollen diese aussehen, und wann starten?

Wenn nein, warum nicht?

Sofern notwendig behält sich die Bundesregierung vor, jederzeit weitere Förderprogramme zur Stärkung des Schienenverkehrs aufzulegen. Darüber hinaus wird auf die diversen bereits bestehenden Förderprogramme zur Stärkung des Schienenverkehrs verwiesen. Diese sind

- die Förderrichtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen,
- die Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von Gleisanschlüssen privater Unternehmen,
- das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“, zur Förderung von Investitionen in Innovationen aus den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik,
- die Entlastung von Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die anteilige Finanzierung der Trassenentgelte im Schienengüterverkehr,
- die „Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken“ (ab Haushalt 2021 Förderinitiative „Elektrische Güterbahn“) zur Elektrifizierung von Lücken sowie Ausweichstrecken für Hauptkorridore des Schienengüterverkehrs,
- die Förderrichtlinie zum Austausch bestehender GSM-R-Funkmodule oder zum Einbau von entsprechenden Filtern,
- das digitale Testfeld Erzgebirge (Erzgebirgsbahn).

Vorgesehen sind darüber hinaus:

- die zusätzliche Förderung der Anlagenentgelte im Schienengüterverkehr. Diese soll mit Schwerpunkt auf den Einzelwagenverkehr wettbewerbsneutral für Verkehre auf bundeseigenen und privaten Infrastrukturen umgesetzt werden;
- eine Förderrichtlinie für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Sie befindet sich derzeit in der Ressortabstimmung. Nach deren Abstimmung sollen entsprechende Förderaufrufe erfolgen.



