



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Herrn  
Staatssekretär im Bundesministerium für  
Verkehr und digitale Infrastruktur  
Dr. Michael Güntner  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel.: +49 30 531491470  
Fax: +49 30 531491472  
Mail: [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web: [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Berlin, 25. Mai 2020

## Notwendige Änderungen der Förderrichtlinie Energieeffizienz

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Dr. Güntner,

Ich möchte auf einen Austausch im Juni des vergangenen Jahres zurückkommen, in dem wir uns im Kontext des geplanten Klimaschutzprogramms 2030 mit der „Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs“ befassten. Ich hatte Ihnen seinerzeit knapp mündlich die wesentlichen Kritikpunkte an diesem Instrument benannt und die bereits im Zuge der Beratungen des ersten Entwurfs 2016 erstellte Alternativkonzeption im Nachgang des Gesprächs an Sie übersandt. Eine Rückmeldung dazu hat es leider nicht gegeben.

Seitdem ist knapp ein Jahr vergangen, die erste Förderperiode hat exakt zum vorhergesagten Ergebnis geführt, wonach ausschließlich die DB Cargo AG von der Förderung profitiert hat – und dies aufgrund der Fördercharakteristik in erheblichem Umfang (45 Mio. Euro laut Transparenzdatenbank der EU für staatliche Beihilfen).

Ich möchte an dieser Stelle festhalten, dass wir unsere beiden zentralen Kritikpunkte – die fehlende Anreizwirkung im Sinne des Klimaschutzes und die wettbewerbsverzerrende Ausgestaltung – im Kern bestätigt sehen. Wir bedauern es sehr, dass es weder im Nachgang zu unserem oben dargestellten Austausch noch auf der Fachebene eine vertiefte Diskussion gegeben hat und möchten angesichts der bevorstehenden zweiten Förderrunde, an der sich möglicherweise erneut kein Unternehmen aus dem Feld der Wettbewerbsbahnen mit einer Antragstellung beteiligen wird, sehr nachdrücklich mit der Bitte an Sie wenden, diese und weitere schienenrelevante Fördermaßnahmen des Bundes offen zu diskutieren.

Grundsätzlich halten wir die Idee eines Förderinstrumentes, welches gezielt Investitionen in die Energieeffizienz und die Minderung der absoluten und spezifischen Treibhausgasemissionen im Schienengüterverkehr unterstützt, für sehr sinnvoll. Dies hat das Potential, wichtige Impulse zu geben, um den Vorsprung der Schiene im Klimaschutz durch Innovationen weiter auszubauen. Dieses Thema wird sowohl im Masterplan Schienengüterverkehr als auch im vorgesehenen Masterplan Schiene adressiert.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling  
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),  
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Thomas Knechtel  
Geschäftsführer: Peter Westenberger  
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

In ihrer jetzigen Form stellt die Förderrichtlinie keine Incentivierung für Unternehmen dar, um auf ihrer Grundlage in klimafreundliche Maßnahmen (unabhängig ob es sich um Aufwand für Investitionen in neue Technologien, klimafreundliche Antriebsenergien oder interne Prozesse handelt) zu investieren.

Dies liegt zum einen daran, dass die tatsächliche Förderung durch die komplizierte Berechnungsmethode der Förderhöhe vorab in keiner Weise kalkulierbar ist. So entsteht die absurde Situation, dass ein Unternehmen, welches seine Energieeffizienz steigern konnte, darauf hoffen muss, dass es das einzige ist, um die volle Höhe der Förderung zu erhalten. Außerdem kann die rückwirkende Betrachtung ohne Rücksicht auf mögliche Änderungen der Gutartenzusammensetzung dazu führen, dass selbst bei einer erfolgreichen Verbesserung der Energieeffizienz um 1,75 Prozent das 1,75-Prozent-Kriterium als nicht erfüllt angesehen wird.

Zum anderen liegt das an der de facto bestehenden Notwendigkeit zur Beschaffung von Lokomotiven als einzige für ein EVU typische Handlung mit hohem Fördereffekt. Damit wird jedoch ein Großteil des Marktes ausgeschlossen, wo kleine und mittlere Unternehmen Lokomotiven weit überwiegend leasen oder mieten. Selbst beim Marktführer im Schienengüterverkehr steht das Modell der Beschaffung von Triebfahrzeugen vermutlich auf dem Prüfstand bzw. es werden Modelle des Sale-and-lease-back bzw. einer Asset-Gesellschaft diskutiert.

Leider sehen wir in den derzeit laufenden Diskussionen zur „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr“ ähnliche Entwicklungen. Statt einen Anreiz für den tatsächlich durchgeführten elektrischen Verkehr zu setzen, soll dort nur die Beschaffung von Triebfahrzeugen gefördert werden, was stark wettbewerbsverzerrend wirkt.

So bleibt das Innovationspotential der Bahnunternehmen leider ungehoben, welche allein für das Wachstum des Schienengüterverkehrs in den letzten Jahren verantwortlich waren. Der Eindruck drängt sich zunehmend auf, dass die Förderprogramme vorrangig auf die Bedürfnisse der DB zugeschnitten und nur formal unternehmensoffen sind.

Unser Vorschlag einer Förderrichtlinie „Zusätzlicher Klimaschutzbeitrag des Schienenverkehrs“ stellt sich den genannten Problemen.

- So sollen Projekte nach ihren spezifischen Emissions-Vermeidungspotentialen eingeordnet und die effektivsten gefördert werden.
- Indem die Förderung vorab ausgezahlt wird, kann eine höhere Investitionssicherheit für die Unternehmen geschaffen werden
- Als Basis sollte die Primärenergieeffizienz statt der Energieeffizienz des „elektrisch erbrachten Verkehrs“ herangezogen werden. Damit würde vor allem auch der besonders umwelteffiziente Wechsel von Diesel zum Stromantrieb samt hybriden Antrieben effektiv incentiviert. Ganz grundsätzlich muss unseres Erachtens die Treibhausgaswirksamkeit der eingesetzten Antriebsenergien incl. Vorkette nicht nur berücksichtigt, sondern zu einem zentralen Maßstab für Förderung von Änderungen gemacht werden.
- Es sollten auch intermodale Maßnahmen berücksichtigt werden. Dem Klima hilft auch Energieeinsparung durch Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene.
- Außerdem sollten Fördermittel nur dann ausgeschüttet werden, wenn mehrere Unternehmen Förderanträge stellen und ein Unternehmen sollte maximal 50% der Gesamtfördersumme erhalten können.

Wir sind davon überzeugt, dass der Schienengüterverkehr seinen Beitrag leisten und noch umweltfreundlicher werden kann und hoffen dabei ausdrücklich auch auf eine Unterstützung der Bundesregierung. Daher möchten wir Sie auffordern, die „Förderrichtlinie der Energieeffizienz des

elektrischen Eisenbahnverkehrs“ sofort auszusetzen und zur nächsten Förderperiode vollständig in der Weise zu überarbeiten, dass der Klimaschutz stärker im Fokus steht (die Energieeffizienz kann dabei ein wichtiges Bauteil sein) und so ausgestaltet ist, dass sie allen Marktakteuren niedrigschwellig zur Verfügung steht.

Für ein erneutes Gespräch zu diesem Thema stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger  
Geschäftsführer