

---

# Frühjahrstagung des VDV-Niedersachsen/Bremen Teil 4

---

Aktuelles zu Förderprogrammen für den Schienengüterverkehr

Videokonferenz, 26. April 2021  
Steffen Kerth, VDV-Hgst.

---

**SGFFG neu**

---

---

# § 1 Anwendungsbereich (SGFFG neu)

## Förderung Ersatz, Neu- und Ausbau / ohne Zuordnung übergeordnetes Netz

---

### § 1 Anwendungsbereich

(1) Der Bund fördert ~~den Ersatz der~~ **Investitionen in die** Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen (**Ersatz, Neu- und Ausbau**), die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Dies schließt nicht aus, dass diese Schienenwege auch von anderen Schienenverkehren genutzt werden.

...

(45) Förderfähig sind **Ersatzinvestitionen in** Schienenwege,

1. die von Güterzügen grundsätzlich mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern pro Stunde befahren werden können,
2. die durchgängig eine zulässige Radsatzlast von mindestens 20 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens 6,4 Tonnen pro Meter aufnehmen können,
3. die eine nicht bundeseigene Eisenbahn betreibt und an denen sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt ist,
4. auf denen in dem letzten Jahr vor Antragstellung Schienengüterfernverkehr stattgefunden hat. Satz 1 Nummer 4 ist nicht erfüllt, sofern erkennbar ist, dass künftig kein Schienengüterfernverkehr auf diesen Schienenwegen stattfinden wird.

Unter den Voraussetzungen des Satzes 1 Nummer 2 bis 4 werden auch **Ersatzinvestitionen in** Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach ~~§ 2 Absatz 3c Nummer 4 bis 6 und 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 31. Mai 2013 (BGBl. I S. 1388) geändert worden ist, Anlage 2 Nummer 2 Buchstaben c und d des Eisenbahnregulierungsgesetzes und in Schienenwege in See- und Binnenhäfen~~ gefördert. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn die Schienenwege für die Nutzung durch andere Arten von Verkehrsleistungen als Schienengüterfernverkehr ausgewiesen sind.

# § 1 Anwendungsbereich (SGFFG neu)

## Förderfähigkeit von Neu- und Ausbauinvestitionen

---

### (6) Förderfähig sind Investitionen in Schienenwege hinsichtlich eines Aus- und Neubaus, wenn

1. die Investitionen die Durchführung von Verkehren des Schienengüterfernverkehrs verbessern oder ermöglichen,
2. die Schienenwege nach Durchführung der Investitionen mit einer Streckengeschwindigkeit von in der Regel mindestens 50 Kilometern pro Stunde befahren werden können,
3. die Schienenwege nach Durchführung der Investitionen durchgängig eine zulässige Radsatzlast von mindestens 22,5 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens acht Tonnen pro Meter aufnehmen können,
4. eine nicht bundeseigene Eisenbahn zur Durchführung der Investitionen berechtigt ist und die Schienenwege betreibt oder betreiben wird,
5. für die Investitionen zum Zeitpunkt der schriftlichen Antragstellung alle erforderlichen planungsrechtlichen oder baurechtlichen Genehmigungsverfahren bereits abgeschlossen sind,
6. der Kapitalwert der Investitionen nach der Kapitalwertmethode ohne Förderung negativ ist und mit Förderung mindestens null beträgt, und
7. aus den auf diesen Schienenwegen aufgrund der Investitionen zu erwartenden Mehrverkehren des Schienengüterfernverkehrs ein volkswirtschaftlicher Nutzen im Verhältnis zu den Fördermitteln des Bundes von nicht kleiner als eins resultiert.

Unter den Voraussetzungen des Satzes 1 Nummern 1 und 3 bis 7 werden auch Aus- und Neubauinvestitionen in Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstaben c und d des Eisenbahnregulierungsgesetzes gefördert.

# § 1 Anwendungsbereich (SGFFG neu)

## Sicherung der Förderfähigkeit der Hafengebühren

---

(8) Auf die Förderung von Investitionen von Schienenwegen, die ausschließlich der wirtschaftlichen Tätigkeit eines Hafens zugutekommen und von jeder Art von Schienenwegen, die für den Zugang der Nutzer zu einem Hafen erforderlich sind, findet die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S.1), (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)), in der jeweils gültigen Fassung Anwendung. Die Förderung erfolgt bis zum Wegfall der Freistellungsvoraussetzung der AGVO oder eines Rechtsaktes, der an die Stelle der AGVO tritt.

## § 2 Investitionen (SGFFG neu)

### Max. Gesamtförderung Hafenbahnen / Vorrang Ersatzinvest / Bagatellgrenze

---

...

(2) Bei der Förderung von Schienenwegen gemäß § 1 Absatz 8 finden Artikel 56b Absatz 9 AGVO (Seehäfen) beziehungsweise Artikel 56c Absatz 8 AGVO (Binnenhäfen) Anwendung. Eine Verknüpfung mit anderen Zuwendungen der öffentlichen Hand ist möglich. Die Gesamtförderung darf dabei insgesamt maximal 80 Prozent der Investitionen betragen. Die Zuwendungshöchstgrenze beträgt für Seehäfen 5 Millionen Euro und für Binnenhäfen 2 Millionen Euro.

...

(7) Die verfügbaren Haushaltsmittel für Investitionen in Schienenwege der nicht bundeseigenen Eisenbahnen sollen grundsätzlich zu mindestens 60 Prozent für Förderungen von Ersatzinvestitionen in Schienenwege nach § 1 Absatz 5 eingesetzt werden.

(8) Förderfähig sind Investitionen ab einem Volumen von 30 000 Euro für die gesamte Maßnahme (Bagatellgrenze).

## § 3 Finanzierung (SGFFG neu)

### Vorziehen der Antragsfrist / Priorisierungsregeln

---

...

(2) Investitionen können aus den im laufenden Haushaltsjahr verfügbaren Haushaltsmitteln nur auf Grund von Anträgen finanziert werden, die jeweils bis zum 31. Oktober des dem Bewilligungsjahr vorausgegangenen Jahres bei der Bewilligungsbehörde eingegangen sind.

(3) Überschreiten die bis zum Ablauf der Frist gemäß Absatz 2 beantragten bewilligungsfähigen Investitionsmittel die für Förderungen nach diesem Gesetz zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Förderung von Ersatzinvestitionen, so werden bis zur Erschöpfung der Fördermittel diejenigen förderfähigen Ersatzmaßnahmen bezuschusst, bei denen das Verhältnis vom Barwert der beabsichtigen Investition zur Länge des geförderten Schienenwegs möglichst günstig ist; bei ortsfesten Betriebsleit-systemen nach § 2 Absatz 6 tritt an die Stelle der Länge des geförderten Schienenwegs die Länge des Stell- oder Verantwortungsbereichs. Errechnet sich bei verschiedenen Maßnahmen derselbe Quotient, so entscheidet der Zeitpunkt des Eingangs des Antrags.

(4) Überschreiten die bis zum Ablauf der Frist gemäß Absatz 2 beantragten bewilligungsfähigen Fördermittel die für Förderungen nach diesem Gesetz zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Förderung von Ausbau- und Neubaumaßnahmen, so werden bis zur Erschöpfung der Fördermittel diejenigen Ausbau- und Neubaumaßnahmen bezuschusst, deren volkswirtschaftlicher Nutzen im Verhältnis zu den Fördermitteln am höchsten ist.

...

---

# Anlagenpreisförderung

---

---



# Anlagenpreisförderung

## Eckpunkte

---

Richtlinie über eine anteilige Finanzierung der Entgelte in Serviceeinrichtungen des Schienengüterverkehrs mit dem Schwerpunkt Einzelwagenverkehr“ vom 9. November 2020

- Gefördert wird anteilig das von den BvSE (bundeseigene und nichtbundeseigene) in Rechnung gestellte Entgelt für die Nutzung von Zugbildungs- und Rangiereinrichtungen des SGV in Anlagen nach § 2 Absatz 2 dieser Richtlinie.
- Anlagen im Sinne dieser Richtlinie sind Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe c des Eisenbahnregulierungsgesetzes, d. h. genutzte Gleise müssen in sowohl in den NBS und als auch auf den Rechnungen der EIU als „Zugbildungsgleise“ ausgewiesen sein
- Ausdrücklich von der Förderung ausgenommen sind Infrastrukturen der Häfen und Werksbahnen.
- Implizit ausgenommen ist die Nutzung eigener Gleise bei rechtlich integrierten Unternehmen.
- Antragsberechtigt sind ausschließlich von EVU.
- Richtlinie gilt zunächst für 5 Jahre, d. h. bis einschließlich Fahrplanjahr 2024/25
- Bewilligungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt.
- Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht diese Richtlinie und weiterführende Informationen auf seiner Internetseite.
- Das Programm ist über die gesamte Laufzeit mit 200 Mio. Euro veranschlagt.
- Im BHH 2021 sind 80 Mio. Euro eingestellt.

# Anlagenpreisförderung

## Fördervoraussetzungen und Zuwendungshöhe

---

Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Förderung sind

- a) ein Antrag des Zugangsberechtigten für die jeweils bevorstehende Netzfahrplanperiode innerhalb der Förderperiode nach § 1 Absatz 3 dieser Richtlinie und dessen Bewilligung durch die Bewilligungsbehörde,
- b) die Abrechnung einer angemeldeten Nutzung durch den jeweiligen BvSE, in der dieser auf Basis der in den NBS veröffentlichten Entgeltliste ein Produkt der Kategorie „Zugbildung“ ausweist und
- c) eine Erklärung des Zuwendungsempfängers, dass die Nutzung der Anlage im Rahmen des Schienengüterverkehrs angemeldet wurde.

Förderhöhe und Verfahren

- Anträge sind bis spätestens 15.10. für das darauf folgende Fahrplanjahr zu stellen.
- Bewilligungsbehörde errechnet nach Eingang aller Anträge für die jeweilige Netzfahrplanperiode den Fördersatz.
- Ausgangsdaten für die Berechnung sind die in den Anträgen übermittelten und auf Grundlage der zugewiesenen Nutzungen von Zugbildungsgleisen prognostizierten Entgeltsummen sowie die im Bundeshaushalt des jeweiligen Jahres für die Anlagenpreisförderung eingestellten Mittel.
- Ermittlung der Förderquote

$\frac{\text{Im Bundeshaushalt für die Fahrplanperiode zur Verfügung stehende Mittel in Euro}}{\sum (\text{Entgeltsummen in der Kategorie „Zugbildung“})}$
--

# Anlagenpreisförderung

## Kritische Aspekte und Nachbesserungsbedarf

---

- Förderfähige Nutzungen setzen zwingend voraus, dass die als „Zugbildungsgleise“ in Rechnungen ausgewiesen werden. Nur dann erfolgt der Mittelabfluß.
- EIU waren darauf nicht vorbereitet; Deklaration entsprechender Gleise häufig anders, z. B. Abstell- oder Rangiergleis.
- Ziel muss eine Umdeklarierung der Gleise sein, deren Nutzung gefördert werden soll.
- VDV-Umfrage bei den EVU hat detaillierte Erkenntnisse hierzu erbracht.
- Weitere Informationen siehe VDV-Rundschreiben Nr. 24/2020 und 3/2021.
- Hafengebühren müssen in die Förderung einbezogen werden.

---

# Trassenpreisförderung

---

---

# Trassenpreisförderung

## Eckpunkte

---

- Senkung der Trassenpreise gemäß Masterplan Schienengüterverkehr
- EU-Kommission hat am 10.12.2018 die Förderrichtlinie des Bundes zur Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr genehmigt.
- Der Bund hat die Richtlinie am 12.12.2018 im Bundesanzeiger veröffentlicht und in Kraft gesetzt
- Förderung für 2018 wurde rückwirkend zum 1.7.18 ausgezahlt
- Förderung zunächst für 5 Jahre bis zum 30.6.2023
- Fördervolumen 350 Mio. Euro pro Jahr
- Gefördert wird die Durchführung von Güterverkehren auf Eisenbahnstrecken (Betriebsleistungen auf der Schiene) in Deutschland im Geltungsbereich des Trassenpreissystems der DB Netz AG.
- Zuwendungsempfänger sind die DB Netz AG (Erstempfängerin) als Betreiberin der Schienenwege des Bundes sowie SGV-Zugangsberechtigte (Letztempfänger)
- Die Erstempfängerin gibt die Zuwendungen vollständig weiter.

*Prozentsatz der Bundesförderung*

*Im Bundeshaushalt eingestellte Mittel in Euro*

$$= \frac{\text{Im Bundeshaushalt eingestellte Mittel in Euro}}{\sum(\text{segmentspezifisches genehmigtes Trassenentgelt} * \text{segmentspezifische prognostizierte Betriebsleistung})}$$

# Trassenpreisförderung Ablaufschema



Quelle: EBA 2018

---

# Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr

## Z-SGV

---

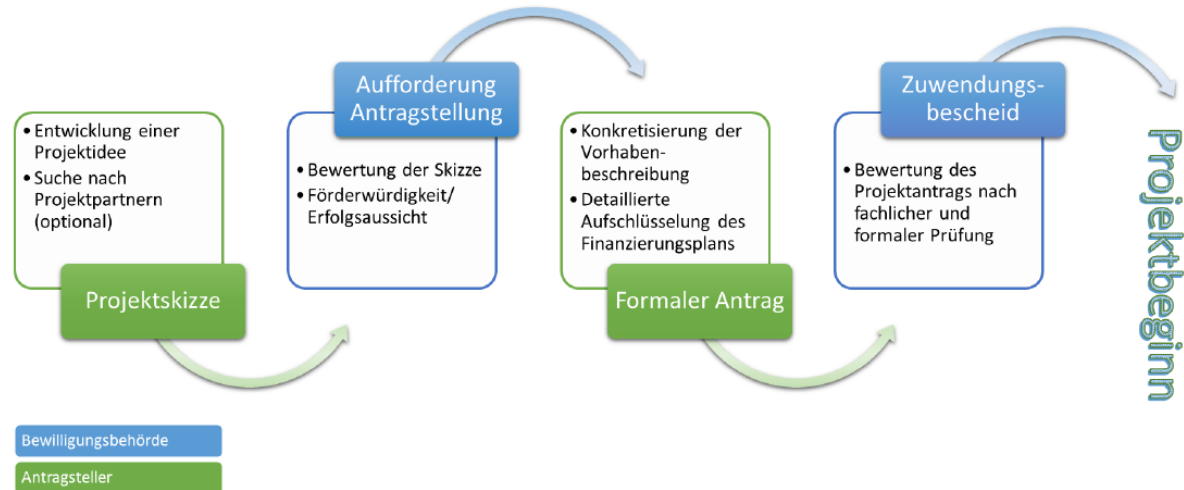
---

- Förderrichtlinie zum Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ zur Förderung von Innovationen des Schienengüterverkehrs am 12. Mai 2020 im Bundesanzeiger veröffentlicht. (VDV-Rundschreiben VGV Nr. 16/2020)
- Das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ ist – neben der Trassenpreisförderung - das zentrale Instrument des Masterplans Schienengüterverkehr zur Unterstützung der technologischen Modernisierung des Sektors.
- Kein ein Forschungsprogramm. Unterstützt wird die Erprobung und Umsetzung von Innovationen aus den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik für die bzw. in die betriebliche Praxis.
- Gefördert werden
  - Erprobung innovativer Technologien im Rahmen von Testfeldern und Piloten beziehungsweise Demonstratoren (Förderlinie 1)
  - Markteinführung innovativer Technologien (Förderlinie 2) von Innovationen.



- Förderquote ist je nach Förderlinie und Unternehmensgröße differenziert
  - Förderlinie 1 (Kategorie „Testfelder und Pilotprojekte“ große Unternehmen mit bis zu 50 %, mittlere Unternehmen mit bis zu 60 % und kleine Unternehmen mit bis zu 70 % gefördert werden
  - Förderlinie 1 (Kategorie „Demonstratoren“): große Unternehmen mit bis zu 25 %, mittlere Unternehmen mit bis zu 35 % und kleine Unternehmen mit bis zu 45 % gefördert.
  - Förderlinie 2: generell bis zu 50 %
- Anträge können von Unternehmen, wissenschaftlichen Einrichtungen, Verbänden und juristischen Personen gestellt werden
- Das BMVI weist ausdrücklich darauf hin, dass die Antragstellung durch nichtbundeseigene Eisenbahnen und Start-Ups ausdrücklich unterstützt wird.
- Bewilligungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt
- alle Infos unter [www.z-sgv.de](http://www.z-sgv.de) oder auf der Website des Eisenbahn-Bundesamtes

- Zweistufiges Antragsverfahren
  1. Projektskizze
  2. Formaler Förderantrag
- Projektskizzen können jederzeit eingereicht werden.
- Sowohl Skizze als auch Antrag werden über easy-online (elektronisches Antrags- und Angebotssystem des Bundes) eingereicht.



Quelle: BMVI 2020

## Erste Ergebnis zur Förderpraxis

---

- Budget 2020/2021: je 30 Mio. EUR p.a.
- plus Eigenanteil des Sektors (Ziel 50/50)
- Ursprünglich: 1 Mrd. (50/50)
- Z-SGV wird gut nachgefragt
  - 45 Projektskizzen
  - 29 Anträge
  - 8 Bewilligungen
  - Mittelabfluss 2021: 20 Mio.
- Nahezu ausschließlich mehrjährige Projekte
  - Engpass VE 22, 23 und 24
  - perspektivisch Budget (da zunehmend Mittel bereits verbucht)
- Handlungsbedarf
  - VE erhöhen und Budget erhöhen
  - mehrjährige Projekte in den Jahren 23 und 24 nur bei Laufzeitverlängerung möglich mehr