

VDV-Stellungnahme zur Evaluierung der EWW-Betriebskostenförderung

die Einzelwagen-Betriebskostenförderung unterstützt den Erhalt und den Ausbau des Einzelwagen- und Wagengruppenverkehrs in Deutschland. Zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen haben Anträge gestellt und mit steigender Tendenz Mittel abgerufen. Für uns ein Beleg, dass die Marktakteure die Förderrichtlinie aktiv nutzen, um den Erhalt eines weitestgehend flächendeckenden Einzelwagennetzes trotz Konjunkturschwäche und schwieriger wirtschaftlicher Lage dieses Marktsegmentes sicherzustellen.

Aus unserer Sicht besteht allerdings Verbesserungsbedarf in der Förderrichtlinie und den EBA-Ausführungsbestimmungen. Gemeinsames Ziel sollte es sein, den administrativen Aufwand für alle Beteiligten zu senken und den Mittelabfluss zu verbessern.

Konkrete Ansatzpunkte sehen wir bei der Beantragung der Fördermittel. Die Anträge für die Förderperioden 2024/2025 und 2025/2026 waren sehr aufwändig. Grund dafür sind die relationsscharfen Systembeschreibungen mit der Angabe von Einzelrelationen und relationsbezogenen Jahresprognosen.

Der VDV schlägt vor, dass die künftigen Antragstellungen der EVU ohne Angabe von konkreten GLG-Anlagen oder Zugrelationen sowie ohne Mengenangaben erfolgen. Die Festlegung der konkreten Fördersätze erfolgt durch den Zuwendungsgeber auf Grundlage der Ist-Daten aus vorhergehenden Zeiträumen.

Die Nutzung der Ist-Daten aus den vorangegangenen Förderperioden ist möglich, weil die jeweiligen Mengengerüste im Einzelwagenverkehr erfahrungsgemäß stabil sind.

Der Verzicht auf eine verbindliche Angabe der Zugrelationen/GLG-Anlagen vereinfacht die Antragstellung und ermöglicht es, auch unterjährig Neuverkehre bzw. durch kurzfristige Baustellen bedingte Umleitungsverkehre zu berücksichtigen.

23. April 2026

Wir lieben
EUROPA



*We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europe*

www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37-39
50672 Köln
T 0221 57979-0

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und
Bundesregierung: R001242

EU-Transparenzregister
50254292140-86

USt.-IdNr. DE 814379852

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West

Um Ausgabenreste aufgrund nicht abgerufener Mittel durch die Fördernehmer zu vermeiden, sollte der Fördersatz für Förderlinie 2 unterjährig angepasst werden. Bei geringeren Mittelabflüssen als geplant würde somit der Fördersatz steigen, bei unerwartet hohen Abflüssen sinken. Durch eine unterjährige Anpassung könnte eine vollständige Ausnutzung des Förderbudgets im Einzelwagenverkehrssektor gewährleistet und ein Windhund-Verfahren vermieden werden. Dies ist bei der Trassenpreisförderung bereits gelebte Praxis.

Zeichnet sich wider Erwarten ab, dass die Fördergelder vor Ablauf der Förderperiode aufgebraucht sind, informiert das EBA die Fördernehmer frühzeitig darüber. Die Fördernehmer verlieren dann ihren Anspruch auf Fördergelder für die Restlaufzeit der Förderperiode.

Eine große Belastung für die Antragsteller sind die derzeit geforderten Sicherheitsleistungen. Trotz zwischenzeitlicher Absenkung der Bürgschaftshöhe bleiben diese für Eisenbahnverkehrsunternehmen problematisch. Ein Grund dafür ist, dass sich das EBA zwei Jahre Zeit lassen kann für die abschließende Verwendungsprüfung. Das bedeutet für den Antragsteller einen Bürgschaftsrahmen in Höhe von drei Förderjahren bei seiner Bank. Weil die Banken Bürgschaften risikotechnisch mit Kontokorrentlinien gleichsetzen, engt das den Umfang der Banklinien der EVU auch für andere Investitionen erheblich ein. Hinzu kommt, dass Bürgschaften für mehrere Förderperioden gleichzeitig vorliegen müssen.

Der VDV schlägt vor, dass wie bei der Trassenpreisförderung der Bund auf Sicherheitsleistungen verzichten sollte.

Des Weiteren sehen wir Verbesserungsmöglichkeiten in den weiteren administrativen Prozessen, die die EBA-Ausführungsbestimmungen betreffen. Hinweise und Vorschläge dazu entnehmen Sie bitte der **Anlage**.

Auch aus Gleichbehandlungsgründen regen wir eine Klarstellung in der Förderrichtlinie an, dass auch Betriebsleitungen förderfähig sind, wenn sich ein Verlager bei einem Transport von GLG-Anlage zur GLG-Anlage für die Beauftragung mehrerer Frachtführer in den aufeinanderfolgenden Transportabschnitten entscheidet.

Für Speditionen wurden in den EBA-Ausführungsbestimmungen bereits klarstellende Regelungen aufgenommen. Details zu diesem Thema hat der VDV dem Referat E13 des BMV bereits in einer E-Mail vom 26. März 2026 zur Verfügung gestellt, die wir Ihnen gerne als **Anlage** zu dieser Stellungnahme erneut übermitteln.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass wir die Absenkung der Fördersätze in der Förderlinie 1 weiterhin kritisch sehen. Aktuell sind vor allem die Bedienungen von GLG-Anlagen mit geringen Transportaufkommen gefährdet. Attraktive Fördersätze in der Förderlinie 1 könnte die Aufrechterhaltung der Bedienungen aufkommensschwacher GLG-Anlagen sichern. GLG-Anlagen, die nicht mehr bedient werden, sind in ihrem Bestand bedroht und könnten von deren Betreibern unwiderruflich aufgegeben werden. Das würde zu einem weiteren Rückgang von Gleisanschlüssen in Deutschland führen.

Mit Blick in die weitere Zukunft: Der VDV setzt sich für eine Weiterführung der Förderung über 2029 hinaus ein. Der NEE/VDV-Branchenvorschlag zur Gestaltung einer Betriebskostenförderung für den Einzelwagenverkehr vom 31. Januar 2023 könnte dafür eine zielgerichtete Diskussionsgrundlage sein.

Für weitere Gespräche im Zusammenhang mit der Evaluierung der Förderrichtlinie, möglichen Verbesserungen bei den EBA-Ausführungsbestimmungen und den aktuellen Entwicklungen im Einzelwagenverkehr stehen wir gerne zur Verfügung.

