



Bundesamt
für Wirtschaft und
Ausfuhrkontrolle



Merkblatt für Schienenbahnen 2023

zu den gesetzlichen Regelungen der Besonderen Ausgleichsregelung nach dem Energiefinanzierungsgesetz

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	3
I. Rechtsgrundlagen	4
II. Antragsvoraussetzungen	9
1. Antragsberechtigung.....	9
1.1. Begriff des Unternehmens.....	9
1.2. Begriff der Schienenbahn	9
2. Nachweiszeitraum.....	10
2.1. Letztes abgeschlossenes Geschäftsjahr.....	10
2.2. Gewillkürtes Rumpfgeschäftsjahr	11
3. Selbst verbrauchte (Fahr-)Strommenge.....	11
3.1. Abnahmestelle.....	11
3.2. Selbst verbrauchte Strommenge	11
3.3. Fahrstrom.....	12
3.4. Rückspeiseenergie.....	13
III. Antragsverfahren	15
1. Antragstellung	15
2. Antragsfrist und elektronisches Antragsverfahren	15
3. Nachweisführung	16
IV. Begrenzungsentscheidung und Transparenzpflichten	18
1. Umfang der Begrenzung.....	18
2. Bekanntgabe der Begrenzungsentscheidung.....	19
3. Transparenzpflichten gemäß KUEBLL.....	20
3.1. Transparenzpflichten gemäß KUEBLL zu §§ 28 ff. EnFG	20
3.2. Berichtigung der Berechnungsannahmen zu Transparenzpflichten.....	20
V. Sonderregelung nach § 37 Absatz 3 und 4 EnFG	21
VI. Checkliste	23

Vorbemerkung

Die Besondere Ausgleichsregelung ist eine Ausnahmegesetzvorschrift, wonach stromkostenintensive Unternehmen und weitere Berechtigte, z. B. Schienenbahnen, zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit eine Begrenzung der Umlagen¹ auf Strom erhalten können.

Grundlage ist seit dem 1. Januar 2023 das Energiefinanzierungsgesetz² (EnFG). Durch das EnFG vom 28. Juli 2022 sollen die Begrenzungen der Höhe der zu zahlenden Umlagen im Stromsektor vereinheitlicht und in einem Gesetz gebündelt werden. Das EnFG dient der Finanzierung der nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz und dem Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz sowie im Zusammenhang mit der Offshore-Netzanbindung entstehenden Ausgaben der Netzbetreiber.

Dieses Merkblatt soll die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für Schienenbahnen erläutern. Denn selbst wenn die EEG-Umlage entfallen ist, werden weiterhin die KWKG-Umlage sowie die Offshore-Netzumlage (§ 2 Nummer 17 EnFG) erhoben.

Aus der Besonderen Ausgleichsregelungen des EEG 2011 und des KWKG werden weitreichende Regelungen in das neue EnFG überführt. Wegen der deutlich geringeren Entlastungswirkung (nur noch bzgl. KWKG- und Offshore-Netzumlage) wird die Besondere Ausgleichsregelung entbürokratisiert und das Antragsverfahren vereinfacht. Zum Beispiel ist die Vorlage eines Prüfungsvermerks nicht mehr erforderlich und die Antragsfristen sind nicht mehr als materielle Ausschlussfristen geregelt.

¹ Siehe § 2 Nummer 17 EnFG

² BGBl. I Nr. 28 S. 1272

I. Rechtsgrundlagen

§ 2 EnFG Begriffsbestimmungen

Im Sinn dieses Gesetzes sind oder ist

[...]

14. „Schienenbahn“ jedes Unternehmen, das zum Zweck des Personen- oder Güterverkehrs Fahrzeuge wie Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen, Straßenbahnen oder nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnliche Bahnen auf Schienen oder die für den Betrieb dieser Fahrzeuge erforderlichen Infrastrukturanlagen betreibt.

[...]

§ 28 EnFG Zweck des Abschnitts

Zweck dieses Abschnitts ist die Begrenzung der Höhe der zu zahlenden Umlagen

1. [...]

2. [...]

3. für Schienenbahnen..., um die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schienenbahnen... sicherzustellen und zu erhalten ...,

soweit die Begrenzung mit dem Interesse der Gesamtheit der Stromverbraucher vereinbar ist.

§ 37 EnFG Schienenbahnen

(1) Bei einer Schienenbahn erfolgt die Begrenzung der Umlagen nur, wenn sie nachweist, dass im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr die an der betreffenden Abnahmestelle selbst verbrauchte Strommenge unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht wurde und unter Ausschluss der rückgespeisten Energie mindestens 1 Gigawattstunde betrug.

(2) Für eine Schienenbahn begrenzt das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle abnahmestellenbezogen die Umlagen für Strommengen, die 1 Gigawattstunde unter Ausschluss der rückgespeisten Strommenge übersteigen und die unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht werden, auf 10 Prozent.

(3) Abweichend von Absatz 1 können Schienenbahnen, soweit sie an einem Vergabeverfahren für

Schienenverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr teilgenommen haben oder teilnehmen werden, im Kalenderjahr vor der Aufnahme des Fahrbetriebs die prognostizierten Stromverbrauchsmengen für das Kalenderjahr, in dem der Fahrbetrieb aufgenommen werden wird, auf Grund der Vorgaben des Vergabeverfahrens nachweisen; die Begrenzung nach Absatz 2 erfolgt nur für die Schienenbahn, die in dem Vergabeverfahren den Zuschlag erhalten hat. Die Schienenbahn, die den Zuschlag erhalten hat, kann nachweisen:

1. im Kalenderjahr der Aufnahme des Fahrbetriebs die prognostizierten Stromverbrauchsmengen für das folgende Kalenderjahr auf Grund der Vorgaben des Vergabeverfahrens und
2. im ersten Kalenderjahr nach der Aufnahme des Fahrbetriebs die Summe der tatsächlichen Stromverbrauchsmengen für das bisherige laufende Kalenderjahr und der prognostizierten Stromverbrauchsmengen für das übrige laufende Kalenderjahr; die Prognose muss auf Grund der Vorgaben des Vergabeverfahrens und des bisherigen tatsächlichen Stromverbrauchs erfolgen.

(4) Abweichend von Absatz 1 können Schienenbahnen, die erstmals eine Schienenverkehrsleistung im **Schienenpersonenfernverkehr** oder im **Schienengüterverkehr** erbringen werden, nachweisen:

1. im Kalenderjahr vor der Aufnahme des Fahrbetriebs die prognostizierten Stromverbrauchsmengen für das Kalenderjahr, in dem der Fahrbetrieb aufgenommen werden wird,
2. im Kalenderjahr der Aufnahme des Fahrbetriebs die prognostizierten Stromverbrauchsmengen für das folgende Kalenderjahr und
3. im ersten Kalenderjahr nach der Aufnahme des Fahrbetriebs die Summe der tatsächlichen Stromverbrauchsmengen für das bisherige laufende Kalenderjahr und der prognostizierten Stromverbrauchsmengen für das übrige laufende Kalenderjahr.

Die Begrenzungsentscheidung ergeht unter Vorbehalt der Nachprüfung. Sie kann auf Grundlage einer Nachprüfung aufgehoben oder geändert werden. Die nachträgliche Überprüfung der Antragsvoraussetzungen und des Begrenzungsumfangs erfolgt nach Vollendung des Kalenderjahres, für das die Begrenzungsentscheidung wirkt, durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle anhand der Daten des abgeschlossenen Kalenderjahres.

(5) Unbeschadet der Absätze 3 und 4 ist § 33 Satz 1 entsprechend anzuwenden.

(6) § 32 Nummer 1 Buchstabe a und b ist entsprechend anzuwenden.

(7) Im Sinne dieses Paragraphen ist

1. „Abnahmestelle“ die Summe der Verbrauchsstellen für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr des Unternehmens und
2. „Aufnahme des Fahrbetriebs“ der erstmalige Verbrauch von Strom zu Fahrbetriebszwecken.

§ 32 EnFG Nachweisführung

Die Nachweisführung erfolgt

1. für die Voraussetzungen nach § 30 Nummer 1 und nach § 31 sowie die Bruttowertschöpfung durch

- a) die Stromlieferungsverträge und die Stromrechnungen für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr,
- b) die Angabe der jeweils im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr aus dem Netz bezogenen und selbst verbrauchten sowie weitergeleiteten Strommengen,

[...]

[...]

§ 33 EnFG Nachweisführung auf Basis eines gewillkürten Rumpfgeschäftsjahres

Unternehmen, die bis zum 30. April des Antragsjahres noch über kein abgeschlossenes handelsrechtliches Geschäftsjahr verfügen [...], können abweichend von § 32 Nummer 1 den Antrag auf Basis eines gewillkürten Rumpfgeschäftsjahres stellen, das mit der erstmaligen Stromabnahme zu Produktionszwecken in einer Branche nach Anlage 2 beginnt und vor Ablauf der Antragsfrist endet. Die Begrenzungsentscheidung ergeht unter Vorbehalt des Widerrufs. Nach Vollendung des ersten abgeschlossenen Geschäftsjahres erfolgt eine nachträgliche Überprüfung der Antragsvoraussetzungen und des Begrenzungsumfangs durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle anhand der Daten des abgeschlossenen Geschäftsjahres. § 32 ist im Übrigen entsprechend anzuwenden.

§ 40 EnFG Antragstellung und Entscheidungswirkung

(1) Der Antrag nach § 29 ist jeweils bis zum 30. Juni eines Jahres für das folgende Kalenderjahr zu stellen. Abweichend von Satz 1 können bis zum 30. September eines Jahres für das folgende Kalenderjahr gestellt werden:

[...]

3. Anträge nach § 37 Absatz 3 bis 5,

[...]

(3) Wenn die Übertragungsnetzbetreiber nach § 11 veröffentlicht haben, dass sie im folgenden Kalenderjahr eine Umlage erheben werden, die sie im laufenden Kalenderjahr nicht erhoben haben, können Anträge nach diesem Abschnitt abweichend von den Absätzen 1 und 2 auch noch innerhalb von zwei Monaten nach der Veröffentlichung der Übertragungsnetzbetreiber gestellt werden. [...]

(4) Der Antrag muss elektronisch über das vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle eingerichtete Portal gestellt werden. Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle wird ermächtigt, Ausnahmen von der Pflicht zur elektronischen Antragstellung nach Satz 1 durch Allgemeinverfügung, die im Bundesanzeiger bekannt zu machen ist, verbindlich festzulegen.

(5) Die Entscheidung ergeht mit Wirkung gegenüber der antragstellenden Person, dem Netznutzer, dem zuständigen Netzbetreiber und dem regelverantwortlichen Übertragungsnetzbetreiber. Sie

wirkt jeweils für das dem Antragsjahr folgende Kalenderjahr. Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle kann durch Allgemeinverfügung, die im Bundesanzeiger bekannt zu machen ist, festlegen, ab welchem Zeitpunkt und unter welchen Voraussetzungen die Entscheidung elektronisch erlassen werden kann.

[...]

§ 41 EnFG Übertragung von Begrenzungsbescheiden

(1) Wenn die wirtschaftliche und organisatorische Einheit einer begrenzten Abnahmestelle nahezu vollständig auf ein anderes Unternehmen übergeht, überträgt auf Antrag beider Unternehmen das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle den Begrenzungsbescheid auf das die Abnahmestelle übernehmende Unternehmen. Eine Übertragung des Begrenzungsbescheides kann nur im Umfang der Begrenzung nach § 31 Nummer 2 erfolgen. Bereits erfolgte Zahlungen auf den Selbstbehalt nach § 31 Nummer 1 werden auf die Zahlungsverpflichtung des Bescheidempfangers angerechnet. Die Pflicht des übernehmenden Unternehmens zur Zahlung der Umlagen besteht nur dann, wenn das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle den Antrag auf Übertragung des Begrenzungsbescheides ablehnt. In diesem Fall beginnt die Zahlungspflicht der Umlagen ab dem Zeitpunkt der Rechtswirksamkeit der Übernahme der Abnahmestelle.

(2) Absatz 1 ist auf Antragsteller, die keine Unternehmen sind, entsprechend anzuwenden.

§ 42 EnFG Rücknahme der Entscheidung

Die Entscheidung nach § 29 ist mit Wirkung auch für die Vergangenheit zurückzunehmen, wenn bekannt wird, dass bei ihrer Erteilung die Voraussetzungen nach diesem Gesetz nicht vorlagen.

§ 43 EnFG Auskunfts- und Betretungsrecht, Datenabgleich

(1) Zum Zweck der Prüfung der gesetzlichen Voraussetzungen sind die Bediensteten des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle und dessen Beauftragte befugt, von den für die Begünstigten handelnden natürlichen Personen für die Prüfung erforderliche Auskünfte zu verlangen, innerhalb der üblichen Geschäftszeiten die geschäftlichen Unterlagen einzusehen und zu prüfen sowie Betriebs- und Geschäftsräume sowie die dazugehörigen Grundstücke der begünstigten Personen während der üblichen Geschäftszeiten zu betreten. Die für die Begünstigten handelnden natürlichen Personen müssen die verlangten Auskünfte erteilen und die Unterlagen zur Einsichtnahme vorlegen. Zur Auskunft Verpflichtete können die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung sie selbst oder in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichnete Angehörige der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

(2) Soweit die gesetzlichen Voraussetzungen Verfahren anderer Behörden betreffen, ist das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle zum Abgleich antragsrelevanter Daten berechtigt; die betroffenen Behörden sind zur Mitwirkung verpflichtet.

§ 44 EnFG **Evaluierung, Weitergabe von Daten**

(1) Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle evaluieren laufend die §§ 29 bis 43. Sie können sich hierbei von Dritten unterstützen lassen.

(2) Antragsteller und Begünstigte, die eine Entscheidung nach § 29 Absatz 1 beantragen oder erhalten haben, müssen bei der Evaluierung nach Absatz 1 mitwirken. Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle kann zum Zweck der Evaluierung nach Absatz 1 Satz 1 von Antragstellern und Begünstigten Auskunft verlangen

1. über sämtliche von ihnen selbst verbrauchten Strommengen, auch solche, die nicht von der Begrenzungsentscheidung erfasst sind, um eine Grundlage für die Entwicklung von Effizienzanforderungen zu schaffen,

[...]

4. über weitere Informationen, die zur Evaluierung und Fortschreibung der §§ 29 bis 43 erforderlich sind.

Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle kann die Art der Auskunftserteilung nach Satz 2 näher ausgestalten.

(3) Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle ist berechtigt, die für die Antragsbearbeitung erhobenen Daten und die nach Absatz 2 Satz 2 erhobenen Daten dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz zu Zwecken der Rechts- und Fachaufsicht sowie zu Zwecken der Evaluierung und Fortschreibung der §§ 29 bis 43 in nicht personenbezogener Form zu übermitteln. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz darf die nach Satz 1 erlangten Daten an beauftragte Dritte zu Zwecken der Evaluierung nach Absatz 1 übermitteln. Daten, die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse darstellen, dürfen an beauftragte Dritte ohne Geheimhaltungsvereinbarung nur übermittelt werden, wenn ein Bezug zu dem Unternehmen nicht mehr hergestellt werden kann.

(4) Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle ist berechtigt, den Namen, die Branchenordnung, die Postleitzahl und den Ort des begünstigten Unternehmens und der begünstigten Abnahmestelle zu veröffentlichen.

II. Antragsvoraussetzungen

Gemäß § 28 Nummer 3 EnFG begrenzt das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle auf Antrag für eine Abnahmestelle die Höhe der zu zahlenden Umlagen für den Strom, der von Schienenbahnen selbst verbraucht wird, um die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schienenbahnen sicherzustellen und zu erhalten, soweit die Begrenzung mit dem Interesse der Gesamtheit der Stromverbraucher vereinbar ist.

1. Antragsberechtigung

Antragsberechtigt sind Unternehmen, die eine Schienenbahn betreiben.

1.1. Begriff des Unternehmens

Nach § 2 Nummer 19 EnFG ist ein Unternehmen jeder Rechtsträger, der über einen nach Art und Umfang in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb verfügt, der unter Beteiligung am allgemeinen Wirtschaftsverkehr nachhaltig mit eigener Gewinnerzielungsabsicht betrieben wird. Da diese Definition inhaltsgleich mit der bisherigen Begriffsbestimmung in § 3 Nummer 47 EEG 2021 ist, gelten die bisherigen Auslegungshinweise unverändert weiter.

Der Begriff des Unternehmens ist unabhängig von der konkreten Rechtsform in der ein Unternehmen betrieben wird und umfasst juristische Personen und rechtsfähige Personengesellschaften ebenso wie kommunale Eigenbetriebe, Einzelkaufleute und Gesellschaftsformen, denen Rechtsfähigkeit zugesprochen wird, ohne dass ihnen der Status einer juristischen Person zugebilligt wird.

Im Bereich von Konzernen ist auf die jeweils einzelne Konzerngesellschaft - und nicht auf die Konzerne oder Muttergesellschaften in ihrer Gesamtheit - abzustellen. So können beispielsweise zwei rechtlich selbständige Schwestergesellschaften innerhalb eines Konzerns nicht als ein Unternehmen behandelt werden. Auch die Möglichkeit der Zusammenfassung mehrerer Rechtsträger über die Konstruktion einer „EnFG-rechtlichen Organschaft“ ist ausgeschlossen.

1.2. Begriff der Schienenbahn

Der Begriff der Schienenbahn ist in § 2 Nummer 14 EnFG definiert. Demnach ist unter einer Schienenbahn jedes **Unternehmen** zu verstehen, **das zum Zweck des Personen- oder Güterverkehrs Fahrzeuge** wie Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen, Straßenbahnen oder nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnliche Bahnen auf Schienen **oder** die für den Betrieb dieser Fahrzeuge erforderlichen **Infrastrukturanlagen betreibt**.

Das betreffende Unternehmen muss als Schienenbahnverkehrsunternehmen selbst tatsächlich Schienenfahrzeuge auf einer Eisenbahninfrastruktur betreiben. Maßgeblich ist die Schienengebundenheit des betriebenen Verkehrsmittels. Der Betrieb von Oberleitungsomnibussen und ähnlichen Fahrzeugen fällt daher nicht in den Anwendungsbereich des § 37 EnFG, siehe hierzu jedoch § 38 EnFG und das „Merkblatt für Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen 2023“. Erfasst sind aufgrund ihrer Schienengebundenheit Straßenbahnen, Magnetschwebebahnen und nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnliche Bahnen, Bergbahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart.

Die Definition umfasst auch Schienenbahninfrastrukturunternehmen, die Infrastrukturanlagen betreiben, die für die Zugbildung und Zugvorbereitung sowie für die Bereitstellung und Sicherung der Fahrtrasse benötigt werden und damit mittelbar zum Betrieb der Schienenfahrzeuge beitragen. Dabei ist zu beachten, dass sich die Besondere Ausgleichsregelung nur auf unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbrauchten Strom bezieht und nur für diese Strommengen eine Begrenzung der Umlagen erfolgt.

Schienenbahnen mit Geschäftssitz im Ausland, die ihre Leistungen auf dem Gebiet erbringen, wo das EnFG Gültigkeit hat, sind ebenfalls antragsberechtigt.

Bei Schienenbahnen kann keine Umlagenbegrenzung auf Basis selbständiger Unternehmensteile beantragt werden.

2. Nachweiszeitraum

Sämtliche Voraussetzungen sind in der Regel für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr der Schienenbahn vor deren Antragstellung nachzuweisen. Der Gesetzgeber wollte bei der Nachweisführung an feststehende Daten anknüpfen und dadurch eine Entscheidung aufgrund einer gesicherten Tatsachenbasis gewährleisten.

Ausnahmen gelten bei Nichtvorliegen eines abgeschlossenen handelsrechtlichen Geschäftsjahres bis zum 30. April. Sonderregelungen gelten außerdem für Schienenbahnen, die an Vergabeverfahren teilnehmen oder erstmals Schienenverkehrsdienstleistung erbringen werden, und daher ihren Antrag nicht auf Daten aus abgeschlossenen Geschäftsjahren, sondern auf Prognoserechnungen stützen (siehe § 37 Absätze 3 und 4 EnFG und Abschnitt V. dieses Merkblatts).

2.1. Letztes abgeschlossenes Geschäftsjahr

Das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr ist regelmäßig das Kalenderjahr vor Antragstellung (z. B. 01.01.2022 bis 31.12.2022 für die Antragstellung in 2023). Ist das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr der Schienenbahn nicht identisch mit dem Kalenderjahr, ist auf das vom Kalenderjahr abweichende letzte abgeschlossene Geschäftsjahr (z. B. 01.10.2021 bis 30.09.2022 für die Antragsstellung in 2023) abzustellen.

Umfasst das letzte abgeschlossene handelsrechtliche Geschäftsjahr weniger als 12 Monate, so dass es sich um ein handelsrechtliches Rumpfgeschäftsjahr handelt, so ist dieser Zeitraum als ein Geschäftsjahr zu Grunde zu legen. Eine Hochrechnung der Daten eines Rumpfgeschäftsjahres auf ein rechnerisch zwölf Monate umfassendes Geschäftsjahr ist zum Nachweis der Antragsvoraussetzungen nicht zulässig. Eine Zusammenrechnung von Daten aus mehreren Rumpfgeschäftsjahren ist ebenfalls ausgeschlossen. Dies gilt auch dann, wenn ein zwölf Monate umfassendes Geschäftsjahr (z. B. infolge eines Gesellschafterwechsels oder einer Umstrukturierung) in zwei Rumpfgeschäftsjahre gegliedert wurde. Es ist in diesem Fall regelmäßig das letzte abgeschlossene Rumpfgeschäftsjahr maßgebend.

2.2. Gewillkürtes Rumpfgeschäftsjahr

Schienenbahnen, die bis zum 30. April des Antragsjahres noch über kein abgeschlossenes handelsrechtliches Geschäftsjahr verfügen, können abweichend von § 32 Nummer 1 EnFG den Antrag auf Basis eines gewillkürten Rumpfgeschäftsjahres stellen, das mit der erstmaligen Stromabnahme zu Produktionszwecken (bzw. im Falle einer Schienenbahn zu Fahrbetriebszwecken) beginnt und vor Ablauf der Antragsfrist endet. Die Begrenzungswirkung ergeht unter Vorbehalt des Widerrufs. Nach Vollendung des ersten abgeschlossenen Geschäftsjahres erfolgt eine nachträgliche Überprüfung der Antragsvoraussetzungen durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle anhand der Daten des abgeschlossenen Geschäftsjahres. § 32 Nummer 1 Buchstabe a und b EnFG ist entsprechend anzuwenden.

3. Selbst verbrauchte (Fahr-)Strommenge

Um eine Begrenzung der Umlagen zu erhalten, ist es nach § 37 Absatz 1 EnFG erforderlich, dass die an der Abnahmestelle selbst verbrauchte Strommenge im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr **unmittelbar** für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht wurde und unter Ausschluss der rückgespeisten Energie mindestens 1 Gigawattstunde betrug.

3.1. Abnahmestelle

Die für den Fahrbetrieb im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr selbst verbrauchte Strommenge muss **an der Abnahmestelle** unter Ausschluss der rückgespeisten Energie mindestens 1 Gigawattstunde betragen haben. Aufgrund der fehlenden Ortsgebundenheit von Schienenbahnen wird als Abnahmestelle die **Summe der Verbrauchsstellen für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr** des Unternehmens gemäß § 37 Absatz 7 Nummer 1 EnFG betrachtet.

3.2. Selbst verbrauchte Strommenge

Der Fahrstrom muss im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr **selbst verbraucht** worden sein. Hierbei sind sowohl die von einem Elektrizitätsversorgungsunternehmen (EVU) bezogenen als auch die eigenerzeugten Strommengen, soweit sie der Umlagepflicht voll oder anteilig unterlegen haben, zu berücksichtigen.

Ein Selbstverbrauch liegt nicht mehr vor, wenn Strom an ein rechtlich selbständiges Unternehmen geliefert wurde (Weiterleitung), selbst wenn dieses demselben Konzern angehört wie das stromliefernde Unternehmen. Bei der Ermittlung der Stromverbrauchsmengen der Schienenbahn sind alle Strommengen abzuziehen, die diese an andere weitergegeben hat. Unbeachtlich ist, wer der Empfänger des weitergegebenen Stroms ist und zu welchem Zweck dieser weitergeleitet wurde. Die Schienenbahn hat sicherzustellen, dass eine genaue Unterscheidung zwischen selbst verbrauchtem und weitergegebenem Strom möglich ist. Zur Nachvollziehbarkeit sind ggfs. Zwischenmessungen durchzuführen. Zuwiderhandlungen können strafrechtliche Konsequenzen haben.

Einzelheiten zu diesen Regelungen und den sich hieraus ableitenden Folgewirkungen entnehmen Sie bitte den §§ 45 und 46 EnFG, dem „Leitfaden zum Messen und Schätzen bei EEG-Umlagepflichten“ der Bundesnetzagentur und dem Hinweisblatt zur Strommengenabgrenzung, das ebenfalls auf der Homepage des BAFA unter folgendem Pfad <http://www.bafa.de/bar> veröffentlicht ist. Bitte beachten Sie, dass das Hinweisblatt zur Strommengenabgrenzung ausschließlich im Zusammenhang mit der Antragstellung nach den §§ 29 ff. EnFG Geltung beansprucht.

3.3. Fahrstrom

Es sind nur diejenigen Strommengen zu berücksichtigen, die **unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht** wurden (sog. "Fahrstrom"), § 37 Absatz 1 EnFG.

Es handelt sich um Fahrstrom, wenn der Strom in Anlehnung an § 9 Absatz 2 StromStG einem ermäßigten Steuersatz unterliegt. Hierzu muss Strom für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr mit Ausnahme der betriebsinternen Werkverkehre und Bergbahnen entnommen werden. Die Steuerermäßigung erstreckt sich dabei nach § 13 StromStV auf den **zum Antrieb der (Schienenbahn-) Fahrzeuge** und den **zum Betrieb ihrer sonstigen elektrischen Anlagen** verbrauchten Strom sowie darüber hinaus im Verkehr mit Schienenbahnen auch auf den **für die Zugbildung und -vorbereitung** sowie den **für die Bereitstellung und Sicherung der Fahrtrassen und Fahrwege** verbrauchten Strom.

Ob es sich um Fahrstrom handelt, kann anhand der nachstehenden Zusammenstellung der begünstigten und nicht begünstigten Strommengen auf Grund der vielfältigen Verbrauchsmöglichkeiten von Strom und der fortschreitenden Technik in diesem Bereich nicht abschließend beurteilt werden.

Um Fahrstrom handelt es sich bei nachfolgenden Strommengen, die von der Steuerermäßigung nach § 9 Absatz 2 StromStG erfasst sind:

1. Verbrauch zum Antrieb der Fahrzeuge und zum Betrieb ihrer sonstigen elektrischen Anlagen
 - Fahr- bzw. Traktionsstrom (zum Beispiel auch für Rangier-, Reparatur-, Test- und Ausbildungsfahrten, für das Aufladen einer im Triebfahrzeug fest verbauten Traktionsbatterie),
 - Zugbeleuchtung, Heizung, Klimatisierung, Steckdosen für Fahrgäste, Zugfunk usw., soweit sich die Anlagen in den Fahrzeugen befinden.
2. Verbrauch für die Zugbildung und Zugvorbereitung
 - Betriebs- und Rangieranlagen für die Zugbildung (Drehscheiben, Schiebebühnen, Ablaufbremsen usw.),
 - Gleisfeldbeleuchtung im Rangierbereich,
 - Zugvorheizung.
3. Verbrauch für die Bereitstellung und Sicherheit der Fahrtrasse und Fahrwege, wie
 - Betriebsleit- und Rangieranlagen,
 - Stellwerke,
 - Signalanlagen,
 - Sicherungseinrichtungen (Achszähler, Heißlaufüberwachung usw.),
 - Weichenbetrieb (Motor, Heizung, Verriegelung usw.),
 - Betriebs- und Zugfunk,
 - Tunnelbeleuchtung und -belüftung,

- Bahnübergänge, Bahnübergangssicherung,
- Bahnsteig- und Haltestellenbeleuchtung (unmittelbare Beleuchtung nur der Bahnsteige und Haltestellen).

Nicht um Fahrstrom handelt es sich, wenn die Voraussetzungen für eine Steuerermäßigung insbesondere bei den folgenden verbrauchten Strommengen nicht vorliegen:

- Entnahme von Strom in Werkstätten (Reparatur, Wartung, Instandhaltung usw.),
- Entnahme von Strom in Verwaltungs-/Bürobereichen der Verkehrsunternehmen,
- Entnahme von Strom für Zugreinigungsanlagen,
- Entnahme von Strom zum Betrieb von Bahnhöfen (allgemeine Bahnhofsbeleuchtung, Geschäfte, Verkaufsstände, Kundenbüros, Serviceeinrichtungen, Fahrscheinautomaten, Werbebeleuchtungen usw.),
- Entnahme von Strom für Zugangsbereiche (Beleuchtung von Zugangswegen, Fußgängertunneln und Fußgängerbrücken, Rolltreppen usw.)
- Entnahme von Strom zum Betrieb von Wasserstoff-Produktionsanlagen (z. B. Elektrolyse) zur Betankung von Triebfahrzeugen mit Wasserstoff als Treibstoff.

Für die Erfüllung der erforderlichen Fahrstrommenge in Höhe von mindestens 1 GWh gemäß § 37 Absatz 1 EnFG sind nur umlagepflichtige Strommengen anzusetzen.

3.4. Rückspeiseenergie

In § 37 Absatz 1 EnFG legt der Gesetzgeber fest, dass die rückgespeiste Energie – d. h. die vom Schienenfahrzeug insbesondere beim Bremsvorgang freigesetzte und wieder in das Bahnstromnetz eingespeiste Energie – bei der Ermittlung der selbst verbrauchten Fahrstrommenge von der Fahrstrommenge abgezogen wird.

Beispiel A:

Schienenbahn A bezog im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr insgesamt 2 Gigawattstunden Strom. Der bezogene Strom wurde als Fahrstrom selbst verbraucht, jedoch wurden gemäß den Angaben in der Rechnung während des Betriebs 1,2 Gigawattstunden in das Bahnstromnetz rückgespeist.

- Die rückgespeiste Strommenge von 1,2 Gigawattstunden ist von der bezogenen Fahrstrommenge abzuziehen. Daher verbrauchte die Schienenbahn A insgesamt lediglich 0,8 Gigawattstunden Fahrstrom selbst. Folglich ist die Anspruchsvoraussetzung des § 37 Absatz 1 EnFG (mindestens 1 Gigawattstunde selbst verbrauchter Fahrstrom) nicht erfüllt.

Beispiel B:

Schienebahn B bezog im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr insgesamt 2 Gigawattstunden Strom. Der bezogene Strom wurde als Fahrstrom selbst verbraucht, jedoch wurden gemäß den Angaben in der Rechnung während des Betriebs 0,8 Gigawattstunden in das Bahnstromnetz rückgespeist.

- Die rückgespeiste Strommenge von 0,8 Gigawattstunden ist von der bezogenen Fahrstrommenge abzuziehen. Daher verbrauchte die Schienebahn B insgesamt 1,2 Gigawattstunden Fahrstrom selbst. Folglich ist die Anspruchsvoraussetzung des § 37 Absatz 1 EnFG (mindestens 1 Gigawattstunde selbst verbrauchter Fahrstrom) erfüllt.

Durch Bremsenergie erzeugter Strom, der im Netz der Schienebahn verbleibt und so dessen Strombezug von seinem Netznutzer (in den überwiegenden Fällen vom Elektrizitätsversorgungsunternehmen) von vorne herein mindert, ist nicht als „rückgespeiste Energie“ abzuziehen.

Die antragstellende Schienebahn hat neben dem Stromverbrauch für den Fahrbetrieb auch den gesamten bezogenen bzw. selbst erzeugten und davon selbst verbrauchten Strom (inklusive Nichtfahrstrommengen) anzugeben. Die Schienebahn hat ferner dafür Sorge zu tragen, dass die im Antrag benannten Fahrstrommengen nachweislich dem Fahrbetrieb zugerechnet werden können, und dies anhand geeigneter Unterlagen zu belegen.

III. Antragsverfahren

1. Antragstellung

Sämtliche Antragsunterlagen müssen in jedem Antragsjahr erneut vorgelegt werden. Dies gilt insbesondere auch für die bereits in Vorjahren eingereichten Stromlieferungsverträge und die das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr abdeckenden Stromrechnungen der Abnahmestelle/der Verbrauchsstellen der Schienenbahn. Ein Verweis auf die Antragstellung in den Vorjahren ist nicht zulässig (z.B. Unterlagen aus den Vorjahresanträgen).

2. Antragsfrist und elektronisches Antragsverfahren

Der Antrag nach § 29 EnFG i. V. m. § 37 EnFG ist jeweils zum **30. Juni eines Jahres** für das folgende Kalenderjahr zu stellen (§ 40 Absatz 1 Satz 1 EnFG). Endet die Frist am Wochenende oder an einem Feiertag, müssen die Anträge spätestens am darauffolgenden Werktag vollständig im BAFA eingegangen sein.

Antragsfristen im Antragsjahr 2023

In diesem Antragsjahr endet die gesetzliche Antragsfrist am **30. Juni 2023**.

Verlängerte Antragsfrist

Für eine Antragstellung von Schienenbahnen anhand von Prognosedaten gemäß § 37 Absatz 3 bzw. 4 EnFG sowie bei Anträgen auf Basis eines gewillkürten Rumpfgeschäftsjahres (z. B. bei neu gegründeten Schienenbahnen) i. S. d. § 37 Absatz 5 EnFG i. V. m. § 33 Satz 1 EnFG besteht gemäß § 40 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 EnFG eine verlängerte Antragsfrist bis zum 30. September eines Jahres (in diesem Antragsjahr bis zum **2. Oktober 2023**). In Fällen mit gewillkürtem Rumpfgeschäftsjahr empfiehlt es sich, diese Konstellationen frühzeitig vor der Antragstellung mit dem BAFA abzustimmen.

Ausnahme nach § 40 Absatz 3 EnFG:

§ 40 Absatz 3 EnFG schafft eine verlängerte Antragsfrist für den Fall, dass die Übertragungsnetzbetreiber nach § 11 EnFG eine im Antragsjahr nicht erhobene Umlage im Folgejahr erheben. In diesem Fall können Anträge abweichend von den Absätzen 1 und 2 des § 40 EnFG auch noch innerhalb von zwei Monaten nach der Veröffentlichung der Übertragungsnetzbetreiber gestellt werden. Die Regelung dient der bürokratischen Entlastung der Antragsteller, da ein vorsorgliches Antragsverfahren für den Fall der erneuten Erhebung einer im Antragsjahr nicht erhobenen Umlage nicht erforderlich ist.

Elektronisches Antragsverfahren:

Der Antrag muss elektronisch über das Online-Portal ELAN-K2 gestellt werden.

Bitte registrieren Sie sich unter <http://www.bafa.de/bar> im ELAN-K2 Online-Portal. Hier finden Sie auch eine Anleitung zur Selbstregistrierung für ELAN-K2. Nach der Freigabe der aktivierten Registrierungen können Sie das elektronische Antragsverfahren nutzen. Eine Anleitung zur Anwendung im Online-Portal ELAN-K2 finden Sie ebenfalls unter der o. g. Internetadresse. Sollten Sie bereits eine

Registrierung (z. B. aus dem Vorjahr) haben, so loggen Sie sich zur Bearbeitung des neuen Antrages bitte wie gewohnt in das Online-Portal ein.

Nach Antragstellung wird dringend empfohlen, sich im Antragsportal ELAN-K2 zu vergewissern und zu prüfen, dass der Antrag eingereicht wurde und unter „eingereichte Anträge“ angezeigt wird.

Es empfiehlt sich, den Antrag nicht unter Zeitdruck zu stellen und die Antragsunterlagen sorgfältig zu kontrollieren.

3. Nachweisführung

§ 37 Absatz 1 und 6 EnFG in Verbindung mit § 32 Nummer 1 Buchstabe a und b EnFG verlangt den Nachweis, dass und inwieweit die selbst verbrauchte Strommenge unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht wurde und unter Ausschluss der Rückspeiseenergie mindestens 1 Gigawattstunde betrug.

Es sind gemäß § 37 Absatz 6 EnFG i. V. m. § 32 Nummer 1 Buchstabe a und Buchstabe b EnFG Angaben zu der jeweils im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr aus dem Netz bezogenen und selbst verbrauchten sowie weitergeleiteten Strommengen in kWh an der beantragten Abnahmestelle einzureichen.

Dem Antrag ist deshalb eine Aufstellung mit folgenden Angaben des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres beizufügen:

1.	Strombezugsmenge (in kWh)	
2.	weitergeleitete Strommenge (in kWh)	-
3.	umlagebehaftete, selbst erzeugte und selbst verbrauchte Strommenge (in kWh)	+
4.	rückgespeiste Energie (in kWh)	-
5.	gesamte umlagebehaftete Stromverbrauchsmenge (in kWh)	=
6.	nicht für den Fahrbetrieb verbrauchte umlagebehaftete Strommenge (in kWh)	-
7.	umlagebehaftete Stromverbrauchsmenge für den Fahrbetrieb (in kWh)	=

Für den Normalfall nach § 37 Absatz 1 EnFG sind noch folgende Unterlagen einzureichen:

- **Stromlieferverträge für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr:**

Da bei Schienenbahnen die Summe aller Verbrauchsstellen, an denen Strom für Fahrzwecke selbst verbraucht wird, als eine Abnahmestelle zu qualifizieren ist, sind sämtliche Stromlieferverträge für die einzelnen Verbrauchsstellen einzureichen. Diese Verträge müssen den Zeitraum des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres abdecken.

- **Stromrechnungen für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr:**

Analog zu den Stromlieferverträgen sind sämtliche Stromrechnungen für alle Verbrauchstellen, an denen Strom für Fahrzwecke selbst verbraucht wird, einzureichen.

Zur Vereinfachung des Antragsverfahrens für die Antragsteller und das BAFA reichen Sie idealerweise die Rechnungen in Form von Quartals- oder Jahresrechnungen ein, wenn darin die entsprechenden Informationen aus den Einzelrechnungen enthalten sind. Alternativ kann eine Zusammenstellung des Netznutzers bzw. Energieversorgungsunternehmens oder eine vom Energieversorger bestätigte Aufstellung des Unternehmens mit sämtlichen relevanten Angaben eingereicht werden.

Wie in Punkt II.3.3. dargestellt, sind nur die im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr selbst verbrauchten Fahrstrommengen berücksichtigungsfähig. Aus den Rechnungen müssen daher in der Regel sowohl die Fahrstrommenge des selbst verbrauchten Stroms (ermäßigter Stromsteuersatz, vgl. Punkt II.3.3.) als auch die in das Bahnstromnetz rückgespeisten Strommengen hervorgehen.

Abweichend von § 37 Absatz 1 EnFG ist auch ein Sonderantrag nach § 37 Absatz 3 bzw. 4 EnFG bzw. § 37 Absatz 5 i. V. m. § 33 EnFG unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Dieser muss allerdings teils auf Basis von Prognosedaten eingereicht werden. Nähere Informationen zur Nachweisführung, insbesondere zu den der Prognose zugrunde zu legenden Daten finden Sie in Abschnitt V.

IV. Begrenzungsentscheidung und Transparenzpflichten

1. Umfang der Begrenzung

Gemäß § 29 Absatz 1 Nr. 3 EnFG und § 37 Absatz 2 EnFG begrenzt das BAFA auf Antrag die Umlagen für die von einer Schienenbahn an ihrer Abnahmestelle im Sinne des § 37 Absatz 7 Nummer 1 EnFG unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr (nach Abzug der in das Bahnstromnetz rückgespeisten Strommengen) **selbst verbrauchten umlagepflichtigen Strommengen, die 1 Gigawattstunde übersteigen, auf 10 %**.

Unternehmen in Schwierigkeiten

Die EU-Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (KUEBLL)³ verbieten es, Beihilfen an Unternehmen in Schwierigkeiten (UiS) zu gewähren, vgl. Nummer 2.1. Rn. 14 KUEBLL. Ob ein Unternehmen ein UiS ist, ergibt sich aus den Kriterien der Nummer 2.2. Rn. 20 der Leitlinien der EU-KOM für die Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller UiS (R&U-LL). Diese lauten wie folgt:

„Für die Zwecke dieser Leitlinien gilt ein Unternehmen dann als Unternehmen in Schwierigkeiten, wenn es auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher zur Einstellung seiner Geschäftstätigkeiten gezwungen sein wird, wenn der Staat nicht eingreift. Im Sinne dieser Leitlinien befindet sich ein Unternehmen daher dann in Schwierigkeiten, wenn mindestens eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:

- a) Im Falle von Gesellschaften mit beschränkter Haftung⁴: Mehr als die Hälfte des gezeichneten Stammkapitals⁵ ist infolge aufgelaufener Verluste verlorengegangen. Dies ist der Fall, wenn sich nach Abzug der aufgelaufenen Verluste von den Rücklagen (und allen sonstigen Elementen, die im Allgemeinen den Eigenmitteln des Unternehmens zugerechnet werden) ein negativer kumulativer Betrag ergibt, der mehr als der Hälfte des gezeichneten Stammkapitals entspricht.
- b) Im Falle von Gesellschaften, bei denen zumindest einige Gesellschafter unbeschränkt für die Schulden der Gesellschaft haften⁶: Mehr als die Hälfte der in den Geschäftsbüchern ausgewiesenen Eigenmittel ist infolge aufgelaufener Verluste verlorengegangen.
- c) Das Unternehmen ist Gegenstand eines Insolvenzverfahrens oder erfüllt die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens auf Antrag seiner Gläubiger.
- d) Bei einem Unternehmen, das kein KMU ist, lag in den vergangenen beiden Jahren i) der buchwertbasierte Verschuldungsgrad über 7,5 und ii) das Verhältnis des EBITDA zu den Zinsaufwendungen unter 1,0.“⁷

Im Rahmen der Antragstellung müssen Sie bestätigen, dass Ihr Unternehmen im Zeitpunkt der Antragstellung kein UiS ist. Gleichzeitig verpflichten Sie sich anzuzeigen, wenn Ihr Unternehmen zwischen Antragstellung und Bescheiderteilung ein UiS wird (§ 29 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 und Satz 2 EnFG).

³ ABl. C 80 vom 18.02.2022, 1

⁴ Gemeint sind insbesondere die Gesellschaftsrechtsformen, die aufgeführt sind in Anhang I der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über den Jahresabschluss, den konsolidierten Abschluss und damit verbundene Berichte von Unternehmen bestimmter Rechtsformen und zur Änderung der Richtlinie 2006/43/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinien 78/660/EWG und 83/349/EWG des Rates ([ABL. L 182 vom 29.6.2013, S. 19](#)).

⁵ Der Begriff „Stammkapital“ umfasst gegebenenfalls alle Agios.

⁶ Gemeint sind insbesondere die Gesellschaftsrechtsformen, die in Anhang II der Richtlinie 2013/34/EU aufgeführt sind.

⁷ ABL. C 249 vom 31.07.2014, S. 1

2. Bekanntgabe der Begrenzungsentscheidung

Die Begrenzungsentscheidung ist eine gebundene Entscheidung, bei der die Behörde kein Ermessen hat. Die Begrenzungsentscheidung ist ein Verwaltungsakt i. S. d. § 35 Satz 1 VwVfG.

Die Begrenzungsentscheidung wird zum 1. Januar des Folgejahres mit einer Geltungsdauer von einem Jahr wirksam, § 40 Absatz 5 Satz 2 EnFG. Dies bedeutet, dass z. B. auf eine Antragstellung im Jahr 2023, welche auf Basis des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres der Schienenbahn (in der Regel das Kalenderjahr 2022) erfolgt, sich die Begrenzungswirkung auf den Zeitraum vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024 erstreckt. Eine kürzere Geltungsdauer als die in § 40 Absatz 5 Satz 2 EnFG genannte kann sich insbesondere dann ergeben, wenn das Unternehmen umstrukturiert wird oder seine Tätigkeit im Laufe des Begrenzungsjahres einstellt.

Die Entscheidung des BAFA ergeht nach § 40 Absatz 5 EnFG mit Wirkung gegenüber

- der antragstellenden Person (Schienenbahn)
- dem Netznutzer (Elektrizitätsversorgungsunternehmen),
- dem zuständigen Netzbetreiber und
- dem regelverantwortlichen Übertragungsnetzbetreiber.

Die begrenzte Schienenbahn erhält den Originalbescheid. Das BAFA sendet außerdem Kopien des Bescheides an den Netznutzer (§ 2 Nummer 8 EnFG) und den zuständigen Netzbetreiber (§ 2 Nummer 7 EnFG), die das Unternehmen im Begrenzungsjahr voraussichtlich mit Strom beliefern bzw. netztechnisch versorgen werden. Eine weitere Kopie erhält der Übertragungsnetzbetreiber, der gemäß § 2 Nummer 16 EnFG der regelverantwortliche Netzbetreiber der allgemeinen Versorgung von Hoch- und Höchstspannungsnetzen, die der überregionalen Übertragung von Elektrizität zu nachgeordneten Netzen dienen, ist.

Dem BAFA ist im elektronischen Antragsportal anzugeben, welcher Netznutzer (welches Elektrizitätsversorgungsunternehmen), welcher zuständige Netzbetreiber und welcher Übertragungsnetzbetreiber im Begrenzungszeitraum die Verbrauchsstellen der antragstellenden Schienenbahn mit Fahrstrom beliefern werden. Sofern dies nicht bereits im Rahmen der Antragstellung erfolgt ist, ist dies unverzüglich nachzuholen. Sollten sich nach der Antragstellung diesbezügliche Veränderungen ergeben, ist die Schienenbahn verpflichtet, unverzüglich das BAFA davon in Kenntnis zu setzen, damit eventuelle Begrenzungsbescheide entsprechend bekannt gegeben werden können.

Das BAFA behält sich vor, die rechtmäßige Umsetzung der erteilten Begrenzungsbescheide zu prüfen. Es ist darauf zu achten, dass der Begrenzungsbescheid tatsächlich auch nur für die begrenzte Schienenbahn und für die Strommengen, auf die sich die Begrenzung erstreckt, genutzt wird. Die Begrenzung bezieht sich ausschließlich auf bezogene oder selbst erzeugte Strommengen, die unmittelbar für den Fahrbetrieb selbst verbraucht wurden und in den Ausgleichsmechanismus einbezogen sind. Von einer Schienenbahn an Dritte weitergeleitete Strommengen sind von der Begrenzung ausgenommen. Zuwiderhandlungen können strafrechtliche Konsequenzen haben.

3. Transparenzpflichten gemäß KUEBLL

Nach Abschnitt 3.2.1.4 KUEBLL hat jeder Mitgliedstaat bestimmte Informationen zu beihilferelevanten Maßnahmen auf einer Beihilfe-Website zu veröffentlichen.

Die Bundesrepublik Deutschland nimmt entsprechend dieser Regelung Veröffentlichungen hinsichtlich der Begrenzung der Umlagen bei Schienenbahnen vor. Das BAFA veröffentlicht die entsprechenden Daten in der Beihilfetransparenzdatenbank der Europäischen Kommission (<https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=de>).

Die Transparenzpflichten umfassen auch den Betrag der jedem Beihilfeempfänger gewährten Beihilfe. Hinsichtlich des Begrenzungsbetrags genügt die Angabe des Beihilfebetrags in den in Rn. 60 der KUEBLL angegebenen Spannen.

3.1. Transparenzpflichten gemäß KUEBLL zu §§ 28 ff. EnFG

Der Berechnung des jeweiligen Begrenzungsbetrags nach §§ 28 ff. EnFG legt das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle die von dem jeweiligen Schienenbahnunternehmen im Antragsverfahren vorgelegten und geprüften Angaben zugrunde.

3.2. Berichtigung der Berechnungsannahmen zu Transparenzpflichten

Sollten bei einem Schienenbahnunternehmen besondere Umstände vorliegen, die bzgl. der Annahmen zur Strommenge eine Ergänzung und / oder bzgl. des Umlagesatzes eine Änderung der oben dargestellten Annahmen erfordern, und führen diese Umstände zur Einordnung in eine andere der in Rn. 60 der KUEBLL genannten Spannen, kann das Unternehmen die Anpassung der Veröffentlichung beantragen. Der Antrag ist unter nachvollziehbarer Darlegung der besonderen Umstände und der zugehörigen Berechnung innerhalb von zwei Monaten nach Veröffentlichung der das Unternehmen betreffenden Daten in der Beihilfetransparenzdatenbank an besar@bafa.bund.de zu richten.

V. Sonderregelung nach § 37 Absatz 3 und 4 EnFG

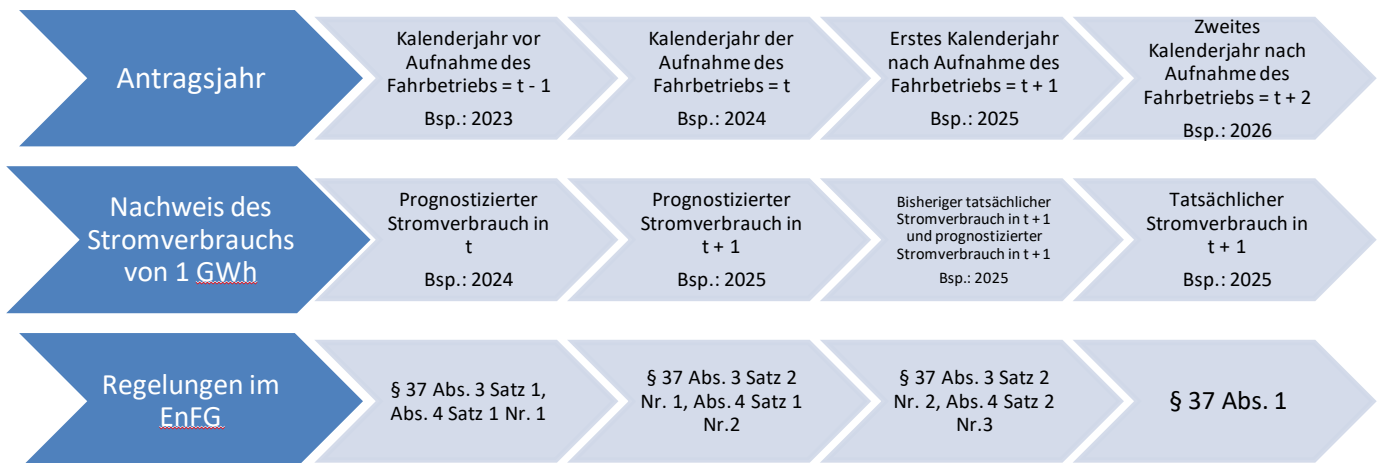
Abweichend von § 37 Absatz 1 EnFG ist eine Antragstellung für **neue** Schienenbahnen auf Basis von prognostizierten Stromverbrauchsmengen möglich, wenn eine Schienenbahn einen ausgeschriebenen Beförderungsdienstleistungsauftrag im Schienenpersonennahverkehr erhalten hat oder vorhat, sich an einer entsprechenden Ausschreibung zu beteiligen bzw. erstmalig eine Schienenverkehrsdienstleistung im Schienenpersonenfernverkehr oder Schienengüterverkehr erbringen wird. Die Abweichung vom Regelverfahren bezieht sich nur darauf, dass statt tatsächlicher Stromverbrauchsmengen prognostizierte Mengen zum Nachweis angegeben werden können. Die sonstigen Anforderungen des § 37 Absatz 1 EnFG bleiben unberührt. Folglich müssen die Schienenbahnen nachweisen, dass die an der betreffenden Abnahmestelle selbst verbrauchten Strommengen unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenverkehr verbraucht werden und unter Ausschluss der rückgespeisten Energie mehr als 1 Gigawattstunde betragen werden.

Für **§ 37 Absatz 3 EnFG** dient die **Leistungsbeschreibung des Vergabeverfahrens als Grundlage der Prognose**. So soll der eingereichte Nachweis insbesondere Angaben zur Anzahl der zu betreibenden elektrischen Schienenfahrzeuge und deren Mindestverbrauch pro gefahrenen Kilometer sowie den insgesamt zu fahrenden Zugkilometer gemäß Fahrplan der ausgeschriebenen Verkehrsdienstleistung enthalten. Die ermittelten Stromverbräuche müssen nachvollziehbar abgeleitet sein.

Für **§ 37 Absatz 4 EnFG** muss die Schienenbahn den **Nachweis aufgrund eigener Berechnungen und Abschätzungen** zur künftigen Verkehrsleistung erbringen. Hierbei sind z. B. auch die Trassenanmeldungen und Infrastrukturnutzungsverträge zugrunde zu legen. Die ermittelten Stromverbräuche müssen nachvollziehbar abgeleitet sein.

Da diese Prognose mit erheblich größeren Unsicherheiten behaftet ist als im Falle eines Vergabeverfahrens nach § 37 Absatz 3 EnFG, ergeht die Begrenzungsentscheidung in den Fällen des § 37 Absatz 4 EnFG jeweils unter dem Vorbehalt einer späteren Nachprüfung. Sollte sich hierbei herausstellen, dass eine Schienenbahn im Nachhinein die Voraussetzungen der Begrenzung nicht erfüllt, so wird die Begrenzungsentscheidung aufgehoben.

Graphische Darstellung der Regelungen in § 37 Absatz 3 bzw. 4 EnFG am Beispiel der Aufnahme des Fahrbetriebs in t=2024:



Während § 37 Absatz 3 Satz 1 EnFG die Nachweismodalitäten im Kalenderjahr vor der Aufnahme des Fahrbetriebs für diejenigen Schienenbahnen regelt, die an einem Vergabefahren für Schienenverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr teilgenommen haben oder teilnehmen werden, regelt § 37 Absatz 3 Satz 2 EnFG die Nachweismodalitäten für die Schienenbahn, die den Zuschlag in einem Vergabeverfahren erhalten hat, für das Antragsjahr, in dem die Schienenbahn den Fahrbetrieb für die vergebene Schienenverkehrsleistung aufnimmt und für das darauffolgende Antragsjahr.

Um insoweit für alle Schienenbahnen eine einheitliche Nachweisführung zu regeln und im Gleichlauf mit der Regelung des § 37 Absatz 3 Satz 1 EnFG ist daher in § 37 Absatz 3 Satz 2 Nummer 1 EnFG vorgesehen, dass in dem betreffenden Antragsjahr prognostizierte Stromverbrauchsmengen für das folgende Kalenderjahr, also das erste Jahr nach der Aufnahme des Fahrbetriebs, nachgewiesen werden können.

Bei der Antragstellung im Jahr nach der Aufnahme des Fahrbetriebs kann die Schienenbahn in jedem Fall schon tatsächliche Stromverbrauchsmengen für das bisherige laufende Kalenderjahr vorlegen. Möglicherweise ist damit die Schwelle von einer Gigawattstunde aber noch nicht überschritten, sondern dies wird erst nach dem vollen Kalenderjahr (und damit nach Ablauf der Antragsfrist) der Fall sein. Nach § 37 Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 EnFG kann die Schienenbahn bei der Antragstellung deshalb zusätzlich auf prognostizierte Stromverbrauchsmengen für das übrige laufende Kalenderjahr zurückgreifen. Die Prognose erfolgt hier sowohl auf Grundlage der Ausschreibungsunterlagen als auch der bisherigen tatsächlichen Stromverbrauchsmengen. So wird mit § 37 Absatz 3 Satz 2 EnFG sichergestellt, dass eine Schienenbahn, die nach § 37 Absatz 3 Satz 1 EnFG auf Basis von Prognosedaten einen Begrenzungsbescheid für das Jahr, in dem der Fahrbetrieb aufgenommen wird, erhalten hat, kontinuierlich einen Begrenzungsbescheid für die Folgejahre erhalten kann. Ab dem zweiten Antragsjahr nach Aufnahme des Fahrbetriebs verfügt die Schienenbahn über tatsächliche Stromverbrauchsmengen des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres, so dass ab dann keine von § 37 Absatz 1 EnFG abweichende Regelung erforderlich ist und der Normalfall vorliegt.

Bezüglich der Nachweismodalitäten gemäß § 37 Absatz 4 EnFG wird im Wesentlichen auf die o. g. Ausführungen zu § 37 Absatz 3 EnFG verwiesen.

Im ELAN K2-Portal wird dem Antragsteller beim Schritt „Abnahmestellen“ ein Wahlrecht gegeben, ob der Antrag auf Basis von Prognosewerten erstellt werden soll.

Für einen aus dieser Sonderregelung möglichen Teil der Antragstellung auf der Basis von Ist-Strommengen gelten die in Punkt III. gemachten Ausführungen zu Anspruchsvoraussetzungen und Nachweisführung entsprechend.

VI. Checkliste

Achtung!

Der Antrag muss bis zum 30.06. des Antragsjahres und bei Anträgen von Schienenbahnen nach § 37 Absatz 3 bis 5 EnFG bis zum 30.09. über das elektronische Antragsportal ELAN-K2 beim BAFA eingegangen sein.

Die Anspruchsvoraussetzungen lauten:

- Vorliegen einer Schienenbahn gemäß § 2 Nummer 14 EnFG
- Mindestens 1 Gigawattstunde für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr selbst verbrauchter Strom (unter Ausschluss der rückgespeisten Energie) im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr bzw. für das Prognosejahr.

Antragsunterlagen:

Bis zum Ablauf der Antragsfrist am 30.06.2023, 24 Uhr - bei Anträgen von Schienenbahnen nach § 37 Absatz 3 bis 5 EnFG gilt die verlängerte Antragsfrist des 30.09. (in diesem Antragsjahr der 02.10.2023) – muss der vollständig ausgefüllte und über das ELAN-K2-Portal elektronisch **abgesendete Antrag** vorliegen.

Weitere einzureichende Unterlagen:

- Weiterhin einzureichen ist die vollständig ausgefüllte und unterschriebene „Erklärung zur Antragstellung nach den §§ 28 ff. EnFG (Energiefinanzierungsgesetz)
- Zusätzlich sind für die Prüfung der Ist-Strommengen einzureichen:
 - Angaben/Aufstellung zu der jeweils im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr aus dem Netz bezogenen und selbst verbrauchten sowie weitergeleiteten Strommengen in kWh an der beantragten Abnahmestelle
 - Sämtliche Stromlieferungsverträge für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr (für alle an der Abnahmestelle/an den Verbrauchsstellen bezogenen und selbst verbrauchten Fahrstrommengen)
 - Die Stromrechnungen für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr für alle an der Abnahmestelle/an den Verbrauchsstellen bezogenen und selbst verbrauchten Fahrstrommengen. Aus den Rechnungen müssen die Fahrstrommenge des bezogenen und selbst verbrauchten Stroms (z. B. ermäßigter Stromsteuersatz) und evtl. rückgespeiste Strommengen hervorgehen

Hinweis:

Diese Checkliste stellt nur eine Gedankenstütze für die einzureichenden Unterlagen dar. Es ist empfehlenswert grundsätzlich das komplette Merkblatt zu lesen.

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
Leitungsstab Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Frankfurter Str. 29 - 35
65760 Eschborn

<http://www.bafa.de/>

Referat: 524
E-Mail: besar@bafa.bund.de

Tel.: +49(0)6196 908-1666
Fax: +49(0)6196 908-1550

Stand: 02.05.2023



Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle ist mit dem audit berufundfamilie für seine familienfreundliche Personalpolitik ausgezeichnet worden. Das Zertifikat wird von der berufundfamilie GmbH, einer Initiative der gemeinnützigen Hertie-Stiftung, verliehen.