



## **Vorbemerkung**

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat mit Schreiben vom 01. April 2014 (Aktenzeichen III B 2 – 41013-2/11) ausgewählten Verbänden den „Entwurf eines Gesetzes zur grundlegenden Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG 2014) (Stand 31.03.2014)“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 02. April 2014 aufgefordert.

Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)), kommt der Bitte gerne nach und übersendet dem BMWi folgende Stellungnahme.

## **I. Gegenstand der Allianz pro Schiene-Stellungnahme**

Die nachfolgende Stellungnahme der Allianz pro Schiene äußert sich nicht zum gesamten Inhalt des Gesetzentwurfs, sondern nur zu den Teilen, die elektrisch betriebene Schienenbahnen betreffen.

## **II. Grundsätzliche Einschätzung durch die Allianz pro Schiene**

Die Allianz pro Schiene teilt die dem Gesetzentwurf vorangestellte Auffassung, dass die Energiewende ein richtiger und notwendiger Schritt auf dem Weg in eine Industriegesellschaft ist, die dem Gedanken der Nachhaltigkeit, der Bewahrung der Schöpfung und der Verantwortung gegenüber kommenden Generationen verpflichtet ist. Die Allianz pro Schiene unterstützt daher das Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien zu erhöhen, ebenso wie das Ziel, die Volkswirtschaft unabhängiger von knapper werdenden fossilen Rohstoffen zu machen.

Für das tatsächliche Erreichen dieser Ziele spielt die Entwicklung im Verkehrsbereich eine erhebliche Rolle. Hier kann der Schienenverkehr (Eisenbahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen) einen substanziellen Beitrag zur Zielerreichung und zum Erfolg der Energiewende leisten. Der Verkehrsträger Schiene hat nicht nur im Hinblick auf Energieeffizienz und Ressourcenschonung große Vorteile. Die Bahnen sind auch der einzige Verkehrsträger, der bereits heute in großem Umfang Elektromobilität anwendet: bei U- und Straßenbahnen zu 100 Prozent, im Eisenbahnbereich zu etwa 90 Prozent. Für einen verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien im Verkehrsbereich und für das Erreichen der ambitionierten Klimaschutzziele spielt der Schienenverkehr daher eine Schlüsselrolle.

Dabei leistet der elektrisch betriebene Schienenverkehr schon jetzt einen Beitrag zur Finanzierung der Energiewende, da auch der für den Fahrbetrieb der Schienenbahnen verbrauchte Strom EEG-umlagepflichtig ist. Sofern dieser Stromverbrauch bei einem Unternehmen 10 GWh im Jahr überschreitet, erfolgt allerdings eine Begrenzung der EEG-Umlage. Trotz dieser Begrenzung ist der finanzielle Beitrag der Schienenbahnen kontinuierlich angewachsen und beträgt derzeit schon weit über 150 Mio. Euro pro Jahr (rund 149 Mio. Euro im Eisenbahnverkehr (Deutsche Bahn und Wettbewerber); hinzu kommt der Beitrag der U- und Straßenbahnen). Damit ist der Schienenverkehr ein großer Einzahler in das EEG-Umlagesystem. Im Gegensatz dazu sind Straßen- und Luftverkehr sowie die Binnenschifffahrt an dieser Finanzierung der Energiewende gar nicht beteiligt. Anders als die Verkehrsträger, mit denen er im direkten intermodalen Wettbewerb steht, ist der Schienenverkehr also bereits substanziell an den Ausbaukosten der erneuerbaren Energien beteiligt.

Die intermodale Wettbewerbsintensität ist sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr groß (vgl. z.B. Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr, Jahresbericht 2012, vom Mai 2013), so dass eine steigende Belastung der Bahnen durch die EEG-Umlage deren Wettbewerbssituation spürbar verschlechtern würde. Auch eine nennenswerte Entlastung der privaten Stromkunden würde durch eine



stärkere Heranziehung des Schienenverkehrs nicht erreicht. Modellrechnungen des Verbraucherzentrale Bundesverbandes (vzbv) haben ergeben, dass für einen Drei-Personen-Haushalt pro Jahr im Höchstfall nur eine minimale Entlastung in Höhe eines niedrigen einstelligen Eurobetrages erreicht würde. Demgegenüber müssten aber Haushalte, die weiter die umweltschonende Elektromobilität auf der Schiene nutzen wollen, ein Mehrfaches dieser Entlastung für höhere Ticketpreise ausgeben, d.h. sie würden per Saldo nicht ent-, sondern belastet (vgl.: <http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2013/037-eeg-reform-darf-nicht-die-bahnreisenden-treffen/> sowie <http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2014/009-eeg-bahnkunden-sollen-energiewende-doppelt-schultern/> ).

Es liefe den Zielen des EEG eindeutig zuwider, wenn durch einseitige Kostensteigerungen Verkehr von der Schiene auf nicht schienengebundene Verkehrsträger verlagert würde. Im Falle einer solchen Verlagerung würde nicht nur Elektromobilität durch öl-abhängige Mobilität ersetzt, sondern es würden auch bei gleicher Transportleistung deutlich mehr Treibhausgase ausgestoßen. Eine Erhöhung der Treibhausgasemissionen liefe aber den Zielen sowohl der nationalen als auch der europäischen Klimaschutzpolitik zuwider.

Aus den vorgenannten Gründen ist eine Mehrbelastung des Schienenverkehrs im Rahmen der EEG-Novelle weder gerechtfertigt noch im Hinblick auf die Ziele der Energiewende sinnvoll.

### **III. Allianz pro Schiene-Stellungnahme im Einzelnen**

Konkreten Änderungsbedarf sieht die Allianz pro Schiene im vorliegenden Gesetzentwurf bei folgenden Punkten:

#### **Zu § 62:**

Zwar hält der jetzt vorgelegte Gesetzentwurf daran fest, die von den Schienenbahnen zu zahlende EEG-Umlage zu begrenzen, um deren intermodale Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten (vgl. § 60). Trotz dieser Grundsatzaussage sieht der Gesetzentwurf aber in § 62 vor, die von den elektrischen Schienenbahnen zu zahlende EEG-Umlage in den nächsten Jahren drastisch steigen zu lassen. Während heute die begrenzte EEG-Umlage für Schienenbahnen bei knapp 11 Prozent des vollen Satzes liegt, soll die Umlage für Schienenbahnen 2015 zunächst auf 15 Prozent, 2016 auf 20 Prozent, 2017 auf 25 Prozent und schließlich 2018 auf 30 Prozent steigen (jeweils zuzüglich eines Sockelbetrages, der sich aus der vollen EEG-Umlage für die ersten 3 Gigawattstunden (GWh) Verbrauch ergibt).

Der Gesetzentwurf sieht also eine ganz erhebliche finanzielle Mehrbelastung des Schienenverkehrs gegenüber dem Status quo vor, was – wie oben ausgeführt – den Zielen des EEG zuwider läuft.

**Die Allianz pro Schiene schlägt daher vor, die begrenzte EEG-Umlage für Schienenbahnen auf dem heutigen Niveau zu belassen und auf die vorgesehene stufenweise Anhebung zu verzichten.**

Der Gesetzentwurf sieht in § 62 außerdem vor, die Eintrittsschwelle, ab der die EEG-Umlage für Schienenbahnen begrenzt werden kann, von 10 GWh auf 3 GWh zu senken. Die Absenkung der Eintrittsschwelle ist grundsätzlich ein Schritt in die richtige Richtung. Solange aber für einen Sockel von 3 GWh die volle EEG-Umlage zu entrichten ist, wird keine vollständige Gleichbehandlung von kleinen und großen Schienenbahnen erreicht.



**Die Allianz pro Schiene schlägt daher vor, die EEG-Umlage für Schienenbahnen ab der ersten Kilowattstunde zu begrenzen oder zumindest einen Schwellenwert deutlich unter 3 GWh festzulegen. Hierdurch würde auch kleineren Eisenbahnunternehmen der Einsatz elektrisch betriebener Fahrzeuge anstelle von Dieselfahrzeugen erleichtert.**

Die Gesetzesbegründung zu § 62 erweckt den Eindruck, die – von der Allianz pro Schiene abgelehnte – stufenweise Anhebung des EEG-Umlagesatzes für Schienenbahnen sei erforderlich, um zu verhindern, dass die Kosten der vorgesehenen Absenkung der Eintrittsschwelle von 10 GWh auf 3 GWh zu Lasten der übrigen Stromverbraucher gehen.

Die Allianz pro Schiene weist darauf hin, dass die vorgesehene stufenweise Anhebung des EEG-Umlagesatzes für Schienenbahnen bereits in der ersten Erhöhungsstufe ab 2015 um ein Mehrfaches höher liegt als der Entlastungseffekt durch die Absenkung der Eintrittsschwelle. Bezeichnenderweise wird dann auch an anderer Stelle in der Gesetzesbegründung eingeräumt, dass durch diese Neuregelung „künftig mehr Einnahmen für das EEG-Konto generiert“ werden sollen (S. 151).

Insgesamt ist die in der Gesetzesbegründung zu § 62 enthaltene Wertung, die vorgesehene Mehrbelastung der Schienenbahnen sei „maßvoll“, nicht nachvollziehbar. Wir verweisen auf die Ausführungen zur intermodalen Wettbewerbssituation in Abschnitt II.

#### **Zu § 5, Nummer 28:**

Die Allianz pro Schiene hält bei der Begriffsdefinition „Schienenbahn“ eine Ergänzung für erforderlich, die klarstellt, dass wie bisher auch der Stromverbrauch von Infrastrukturunternehmen der Regelung des § 62 unterfällt, wenn er unmittelbar für den Fahrbetrieb erforderlich ist.

Unterbliebe diese Klarstellung, würde beim für den Fahrbetrieb notwendigen Stromverbrauch von Infrastrukturunternehmen anders als bisher die volle EEG-Umlage fällig. Im Ergebnis käme es hier zu einer weiteren deutlichen Mehrbelastung des Schienenverkehrs in Höhe von rund 30 Mio. Euro pro Jahr, was – wie oben ausgeführt – den Zielen des EEG zuwider läuft.

**Hinter den vorhandenen Text der Nummer 28 sollte daher angefügt werden: „..., oder das für die Zugbildung und Zugvorbereitung oder für die Bereitstellung und Sicherung der Fahrtrasse und Fahrwege erforderliche Eisenbahninfrastrukturanlagen betreibt“.**

Als Folgeänderung ist die Gesetzesbegründung zu § 5 Nummer 28 sowie zu § 62 entsprechend anzupassen.

Im Abschnitt zu § 5 Nummer 28 muss der Satz „Hiervon nicht erfasst sind reine Schienenbahninfrastrukturunternehmen, die lediglich mittelbar zum Betrieb der Schienenfahrzeuge beitragen.“ gestrichen werden. Neu eingefügt werden sollte am Ende des Textes zu Nummer 28: „Die besondere Ausgleichsregelung bezieht sich auf unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbrauchten Strom. Somit sind auch Schienenbahninfrastrukturunternehmen erfasst, die Anlagen betreiben, die für die Zugbildung und die Zugvorbereitung sowie für die Bereitstellung und Sicherung der Fahrtrasse (z.B. Stellwerke oder Signalanlagen) benötigt werden.“

Im Abschnitt zu § 62 müssen die Sätze:

„Dies gewährleistet Wettbewerbsneutralität zwischen Schienenbahnunternehmen, die neben der Fahrdienstleistung weitere Dienstleistungen anbieten, und „reinen“ Dienstleistungsunternehmen, die die Besondere Ausgleichsregelung nicht in Anspruch nehmen können. Zudem wird die Besondere Ausgleichsregelung auf die Bereiche von Schienenbahnverkehrsunternehmen konzentriert, die sich im



Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern (z.B. Flugzeug oder Schiff) befinden. Unbeachtlich ist, dass auch Schienenbahninfrastrukturunternehmen Strom unmittelbar für den Fahrbetrieb im oben genannten Sinne verbrauchen können. Sie sind nach der Definition von Schienenbahnen im § 5 Nummer 28 EEG 2014 von vorneherein nicht antragsberechtigt für die Besondere Ausgleichsregelung.“ gestrichen werden, da sie im inhaltlichen Widerspruch zum vorhergehenden Text der Gesetzesbegründung stehen.

### **Zum Thema Klarstellung in Bezug auf rückgespeisten Strom**

Inzwischen können viele moderne Schienenfahrzeuge beim Bremsen Energie zurückgewinnen und als elektrische Energie zurück in die Fahrleitung speisen. Mit Hilfe dieser Technik, die die Energieeffizienz des Schienenverkehrs weiter steigert, kann Bewegungsenergie des Schienenfahrzeugs wieder in elektrische Energie umgewandelt werden, die dann in die Fahrleitung zurückgespeist wird. Hierbei fungiert das Schienenfahrzeug als Speicher, das aus der Fahrleitung aufgenommene elektrische Energie als Bewegungsenergie zwischenspeichert und beim Bremsen wieder als elektrische Energie zurückspeist.

In der Gesetzesbegründung zu § 62 ist ausgeführt, dass die rückgespeiste Energie – also vom Schienenfahrzeug insbesondere beim Bremsvorgang freigesetzte Energie, die wieder in das Bahnstromnetz eingespeist wird – auch weiterhin von der EEG-Umlage ausgenommen bleibt.

Die Allianz pro Schiene begrüßt dies, schlägt aber vor zu prüfen, diese Klarstellung an geeigneter Stelle in den Gesetzestext selbst aufzunehmen.

Weitere Anmerkungen:

### **Zu § 99, Abs. (5):**

Die Allianz pro Schiene begrüßt, dass im vorliegenden Gesetzentwurf in § 99, Abs. (5) eine Regelung zur Einbeziehung des Bahnkraftwerksstroms in der Vergangenheit getroffen wird. Eine solche Regelung ist wegen der Rechtsprechung der vergangenen Jahre erforderlich, um Rechts- und Planungssicherheit für die Eisenbahnunternehmen herzustellen. Der Eisenbahnverkehr wird durch die Regelung zwar nicht von einer Nachzahlung befreit; diese bleibt aber begrenzt.

Berlin, den 02. April 2014

Kontakt:

Dr. Andreas Geißler  
Allianz pro Schiene e.V.  
Reinhardtstraße 31  
D-10117 Berlin

Internet: <http://www.allianz-pro-schiene.de/>

E-Mail: [andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de](mailto:andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de)