

# **Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)**

Vorstandsbereich Vorsitzender  
Chausseestraße 84  
10115 Berlin

## **Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)**

zum

### **Entwurf eines Gesetzes zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften des Energiewirtschaftsrechts**

12. März 2014

#### **Einleitung**

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) vertritt die Beschäftigten der Eisenbahnen in der Bundesrepublik Deutschland. Die geplante EEG-Novelle berührt die Arbeitsplatzsicherheit von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern. Obwohl es klimapolitisch und sozialpolitisch dringend geboten wäre, die Eisenbahnen zu stärken, sehen wir in einzelnen Vorschlägen der geplanten Novelle eine erhebliche Schwächung der Schienenbahnen im intermodalen Wettbewerb. Der vorliegende Gesetzesentwurf steht somit auch in Widerspruch zu der Aussage des Koalitionsvertrages von CDU/CSU und SPD, wo es heißt: "Den Verkehrsträger Schiene wollen wir weiter stärken und ausbauen." Die EVG nimmt daher im Folgenden zu dem verkehrs- und klimapolitischen Zusammenhang, in dem das EEG steht, sowie zu einzelnen Bestimmungen Stellung.

Wir stellen fest, dass sich das EEG bisher als Instrument zur Umstellung der deutschen Energieversorgung auf erneuerbare Energiequellen bewährt hat und seine grundsätzliche Konzeption beibehalten werden sollte. Die EVG äußert sich in der vorliegenden Stellungnahme jedoch nicht im Einzelnen zu den Bestimmungen des Gesetzesentwurfs, die nicht speziell die Schienenbahnen betreffen. Hierzu verweisen wir auf die Stellungnahme des DGB.

#### **Verkehrs- und klimapolitischer Zusammenhang**

*Umstellung des Verkehrssektors auf erneuerbare Energien ist dringend geboten.*

Der Verkehrsbereich verursacht rund ein Viertel der klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland. Die wichtigsten Strategien, um negative Klimaeffekte des Verkehrs zu vermeiden, sind (1) die Verlagerung von Verkehr vom Straßen- und Luftverkehr auf die energieeffiziente Eisenbahn, (2) die Umstellung des Verkehrs auf elektrischen Betrieb und (3) die Umstellung der Energieversorgung des Verkehrs auf Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Die Eisenbahnen in Deutschland fahren bereits weit überwiegend elektrisch. Der Bahnstrom wird bereits im Jahr 2020 zu mindestens 35 % aus erneuerbaren

Energiequellen stammen. Bis 2050 soll der gesamte Schienenverkehr auf CO<sub>2</sub>-freien Betrieb umgestellt werden. Nur durch die Unabhängigkeit von fossilen Energiequellen wird Mobilität in der Zukunft gewährleistet werden können.

*Der Verkehrssektor braucht spezifische Anreizmechanismen und Instrumente.*

Um den Verkehrssektor auf CO<sub>2</sub>-freien Betrieb umzustellen, sind andere Instrumente und Anreizsysteme nötig als bei der allgemeinen Energieversorgung. Daher wurden die Schienenbahnen im EEG (§§ 40 und 42) zu Recht bisher weitgehend von einer Umlage zur Markteinführung erneuerbarer Energien ausgenommen. Wichtigste Anreize zur Verkehrsverlagerung sind die Senkung der relativen Kosten des Fahrgastes bzw. des Verladeters im Vergleich zu den konkurrierenden Verkehrsträgern sowie der Ausbau des Angebotes. Die Umstellung der Bahnstromversorgung auf erneuerbare Energiequellen ist eine unternehmerische Entscheidung der DB AG, die durch Vorgaben des Bundes als Eigentümer sichergestellt werden kann. Die Umstellung weiterer Bahnstrecken auf elektrischen Betrieb ist insbesondere Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung und Verkehrswegefinanzierung und kann durch den Bund unmittelbar politisch beeinflusst werden.

*EEG-Umlage für Schienenbahnen ist klimapolitisch kontraproduktiv.*

Eine Belastung der Schienenbahnen mit der EEG-Umlage verteuert den Schienenverkehr und wirkt einer Verkehrsverlagerung auf die Eisenbahn entgegen. Eine solche Belastung stünde daher im Widerspruch zu den Zielen des EEG. Die EVG lehnt daher jede Zusatzbelastung für die Schienenbahnen ab. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Bahnen bereits im Jahr 2014, ohne EEG-Novellierung, eine erheblich höhere Belastung aus der EEG-Umlage zu tragen haben als 2013. Dies wird insbesondere durch neue rechtliche Festlegungen zur Einbeziehung des 16,7 Hz-Bahnkraftwerkstroms verursacht.

Wünschenswert ist dagegen eine deutliche Absenkung oder vollständige Befreiung der Schienenbahnen von der EEG-Umlage. Dabei ist auch zu bedenken, dass die EEG-Umlage insbesondere die variablen Kosten der einzelnen Zugfahrten erhöht und somit der Verdichtung und Ausdehnung des Fahrplanangebotes im Personenverkehr entgegensteht.

*EEG-Umlage für Schienenbahnen belastet die Verbraucherinnen und Verbraucher.*

Das Ziel der aktuellen EEG-Novellierung ist insbesondere die Entlastung der privaten Haushalte bei den Kosten der Energiewende. Würden Zusatzbelastungen beim Schienenverkehr erhoben, wären die Bahnunternehmen gezwungen, diese Kosten auf die Fahrpreise umzulegen. Die Zusatzkosten für Familien im Öffentlichen Personennahverkehr würden ein Vielfaches des Entlastungsbetrages ausmachen. Vor allem Haushalte mit niedrigem Einkommen wären betroffen.

Da ggf. die Sätze von Sozialleistungen angepasst werden müssten, würden die öffentlichen Haushalte zusätzlich belastet.

*EEG-Umlage für Schienenbahnen belastet die öffentlichen Haushalte.*

Die EEG-Umlage für Schienenbahnen belastet die öffentlichen Haushalte. Im Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen (SPNV) werden die Aufgabenträger mit Preiserhöhungen belastet, so dass bei gegebenem Umfang der Regionalisierungsmittel

weniger Zugfahrten bestellt werden können. In der Regel tragen die Aufgabenträger ganz oder teilweise das Kostenrisiko für Preiserhöhungen beim Fahrstrom. Eine Erhöhung des Umlageanteils (wie im Referentenentwurf vom 18. Februar vorgesehen) würde insbesondere die Handlungsmöglichkeiten der SPNV-Aufgabenträger zum Ausbau des Verkehrsangebots einschränken. Dasselbe gilt für die rückwirkende Belastung mit Umlagezahlungen für den Bahnstrom, die nach der jetzigen Fassung des Gesetzentwurfs zu erwarten wären und zu einem unkalkulierbaren Risiko für die Aufgabenträger führen. In beiden Fällen ist die Wirkung in hohem Maße kontraproduktiv zur klimapolitisch notwendigen Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.

#### *Entlastung für kleine und mittlere Eisenbahnunternehmen wünschenswert.*

Der bisher geltende und jetzt wieder vorgesehene Schwellenwert von 10 GWh Jahresverbrauch, ab dem eine Ermäßigung der Umlage gilt, benachteiligt kleine und mittelgroße Eisenbahnunternehmen. Dieser Schwellenwert sollte in Anlehnung an den Referentenentwurf vom 18.2.2014 auf 3 GWh gesenkt werden oder, besser noch, ganz wegfallen. Dadurch würden auch Straßenbahnbetriebe unterstützt, die in einigen Klein- und Mittelstädten das Rückgrat umweltfreundlicher Mobilität sind.

Da im jetzigen Entwurf keinerlei Begrenzung für die Nachberechnung der EEG-Umlage auf unmittelbar ins Bahnstromnetz eingespeisten Bahnkraftwerksstrom vorgesehen ist, entstehen (aufgrund der BGH-Urteile von 2011 und 2009) insbesondere für kleine und mittelgroße Eisenbahn-Verkehrsunternehmen Risiken, die im Einzelfall existenzbedrohend sein können und die dortigen Arbeitsplätze gefährden. Die EVG wünscht daher eine gesetzliche Klarstellung, um dieses Risiko zu begrenzen (s.u.).

#### *Belastung durch EEG neutralisiert Großteil der Bundeszuwendungen für die Schieneninfrastruktur.*

Nach beiden bekannt gewordenen Entwürfen zur Novellierung des EEG würde während der laufenden Legislaturperiode (2014-2017) eine Gesamtbelastung für die Eisenbahnen mindestens im hohen dreistelligen Mio.-Bereich entstehen. In diese Berechnung geht einerseits die Belastung aufgrund der bisherigen Rechtslage und andererseits entweder die Zusatzbelastung durch schrittweise auf 30 % erhöhte Umlageanteile (Referentenentwurf vom 18.02.2014) oder das Risiko für die rückwirkende Belastung des Bahnkraftwerksstroms ein. Damit erreicht die Belastung durch die EEG-Umlage eine Größenordnung, die einen Großteil der im aktuellen Koalitionsvertrag vorgesehenen zusätzlichen Mittel für die Eisenbahn-Infrastruktur neutralisiert.

#### *Auswirkungen auf das Verkehrsangebot*

Im Falle einer zusätzlichen Belastung der Eisenbahnen bei der EEG-Umlage, egal in welcher konkreten Form, befürchten wir Einschränkungen des Bedienungsangebotes:

- Verringerung der Zugleistungen im SPNV, ggf. Streichen von Zügen in Tagesrandlage, in ländlichen Regionen und die Stilllegung von Strecken; Verzicht oder Einschränkung von Ausbaumaßnahmen;
- im Personenfernverkehr Streichung einzelner Züge, Ausdünnung der Takte, Abkopplung weiterer Städte vom Fernverkehrsnetz;
- im Güterverkehr Wegfall einzelner Transportbeziehungen und Rückverlagerung auf die Straße; Bedrohung des Einzelwagenverkehrs.

Insgesamt sehen wir in dem Vorhaben, die Schienenbahnen bei der EEG-Umlage zusätzlich zu belasten, einen Ausdruck großer Planlosigkeit der Bundesregierung im Hinblick auf die Koordinierung von Klimaschutz- und Verkehrspolitik.

## **Stellungnahme zu einzelnen Regelungen**

### *Definition des Begriffs „Schienenbahnen“ (§ 3 Nr. 23 des Entwurfs vom 4.3.2014)*

Wir halten es für sachgerecht und verkehrspolitisch geboten, die Definition des Begriffs „Schienenbahnen“ in § 3 Nr. 23 des aktuellen Entwurfs so zu erweitern, dass auch der Stromverbrauch von Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen, der in direktem Zusammenhang mit dem Fahrbetrieb steht, weiterhin unter die Ausnahmeregelung des § 42 fällt. Wir fordern daher, am Schluss der Definition einzufügen: „... betreibt, **oder das für die Zugbildung oder Zugvorbereitung oder für die Bereitstellung und Sicherheit der Fahrtrasse und Fahrwege erforderliche Eisenbahn-Infrastrukturanlagen betreibt**“.

Dementsprechend muss dann auch die Begründung zu dieser Definition angepasst werden.

Würde die Definition des der Anhörung zu Grunde liegenden Entwurfes beibehalten, so wären schätzungsweise mindestens 30 Mio. € an jährlicher Mehrbelastung für die Eisenbahnen zu erwarten, die weder klima- noch verkehrspolitisch zu rechtfertigen wären.

### *Höhe der EEG-Umlage für Schienenbahnen (§ 42 (1) des Entwurfs vom 4.3.2014)*

Die EVG begrüßt, dass die grundsätzliche Begrenzung der EEG-Umlage für Schienenbahnen auf 0,05 ct pro kWh beibehalten wird. Aufgrund der spezifischen Bedingungen des Verkehrssektors würde jede Erhöhung dieser Umlage für Schienenbahnen den klimapolitischen Zielen des EEG zuwiderlaufen.

### *Schwellenwert für die Ausnahmeregelung (§ 42 (2) des Entwurfs vom 4.3.2014)*

Wir lehnen den Schwellenwert von 10 GWh, der im aktuellen Referentenentwurf vorgesehen ist, ab. Ein solcher Schwellenwert ist willkürlich und belastet kleinere Eisenbahn- und Straßenbahnunternehmen. Für die betreffenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen wird, insbesondere im Güterverkehr, der Einsatz elektrischer Lokomotiven überproportional belastet und unter bestimmten Bedingungen der Einsatz von Diesellokomotiven unter Fahrdraht begünstigt.

Der im Referentenentwurf vom 18. Februar vorgeschlagene Schwellenwert von 3 GWh wäre ein Schritt in die richtige Richtung. Jedoch wäre der vollständige Verzicht auf einen solchen Schwellenwert der bessere Weg.

### *Rechtssicherheit zur rückwirkenden Einbeziehung von Bahnkraftwerksstrom (§ 69 (4) des Entwurfs vom 18.2.2014)*

Durch die BGH-Urteile vom 09.12.2009 und 15.06.2011 ist eine erhebliche Unsicherheit entstanden, ob bzw. in welchem Ausmaß die Eisenbahnunternehmen rückwirkend zur Umlagezahlung für den in den Jahren seit 2005 für den Fahrbetrieb bezogenen Bahnkraftwerksstrom herangezogen werden. Diese Belastung würde nach Schätzungen im Bereich von 0,5 bis 1 Mrd. € liegen, wenn keine gesetzliche Klarstellung und Begrenzung

erfolgt. Für eine Reihe kleinerer Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und die bei diesen vorhandenen Arbeitsplätze könnten diese rückwirkenden Belastungen Existenz bedrohend sein. Überdies müsste ein erheblicher Anteil dieser rückwirkenden Zahlungen von den Aufgabenträgern des SPNV aus den Regionalisierungsmitteln oder sogar den Landeshaushalten finanziert werden.

Die Regelung, in § 69 (4) der früheren Fassung (vom 18.2.2014) des Gesetzentwurfs, wonach die Nachzahlung für die Jahre 2009-2013 auf 0,05 ct pro kWh begrenzt und für die Jahre vor 2009 ausgeschlossen würde, erscheint uns als akzeptabler Kompromiss und sollte in den Gesetzestext aufgenommen werden.

#### *Nichtbelastung von Strom, der beim Bremsen rückgespeist wird*

Um Auslegungsunsicherheiten zu vermeiden, schlagen wir vor, an geeigneter Stelle klarzustellen, dass Strom, der von elektrischen Triebfahrzeugen beim Bremsen in die Fahrleitung zurückgespeist wird, nicht mit der EEG-Umlage belastet wird. Eine solche Belastung wäre eine widersinnige Doppelbelastung und würde die Anwendung einer der wichtigsten Energieeffizienz-Technologien im Schienenverkehr geradezu bestrafen.

#### Kontakt:

Matthias Pippert

#### **Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft**

Vorstandsbereich Vorsitzender

Verkehrspolitik und Ökologie (Energie und Umwelt)

Chausseestraße 84

10115 Berlin

[www.evg-online.org](http://www.evg-online.org)

[matthias.pippert@evg-online.org](mailto:matthias.pippert@evg-online.org)