

Per E-Mail: ministerbuero@bmwi.bund.de

Herrn Bundesminister
Sigmar Gabriel
Bundesministerium für Wirtschaft
und Energie
Scharnhorststr. 34 - 37
10115 Berlin

Präsident

Jürgen Fenske
T 0221 547-3300
F 0221 547-3310
E juergen.fenske@kvb-koeln.de

**Stellungnahme zum Referentenentwurf „EEG-Novelle“ vom 4. März 2014
(Referat E I 7)**

12. März 2014

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

die Verkehrswende ist ein wichtiger und unverzichtbarer Beitrag zur Energiewende.

Elektrische Schienenbahnen mit ihrer Leistungsfähigkeit und Attraktivität leisten einen entscheidenden Beitrag zu einem steigenden Anteil an klimafreundlicher und effizienter Mobilität, insbesondere in den Ballungsräumen. Diesen Beitrag weiter zu steigern, ist für eine erfolgreiche Mobilitäts- und Energiewende unverzichtbar, was aber ihre besondere Förderung und die Vermeidung jedweder neuen Benachteiligung – auch im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern – voraussetzt.

Aus diesem Grund wurde der Fahrstromverbrauch größerer Schienenverkehrsunternehmen seit 2005 im EEG von der EEG-Umlage durch eine teilweise Rückerstattung befreit. Für den sonstigen Stromverbrauch der Schienenbahnen – z. B. für Werkstätten, Beleuchtung, Fahrtreppen, Aufzüge, Klimatisierung etc. – musste auch schon bisher EEG-Umlage bezahlt werden; insofern leisten der Schienenverkehr und seine Nutzer heute schon einen erheblichen Umlagebetrag.

Die genannten Gründe für die Fahrstrombefreiung gelten in Zukunft weiter – und zwar mehr denn je.

Wir danken Ihnen sehr, dass Sie Ihre Überlegungen in den Eckpunkten der Bundesregierung für die Reform des EEG mit dem Referentenentwurf vom 4. März 2014 im Sinne des Koalitionsvertrages noch einmal grundlegend geändert haben und nunmehr – von kleineren Modifizierungen abgesehen – im Wesentlichen die heute bestehenden Regelungen im Hinblick auf die Schienenbahnen beibehalten möchten.

Zur Erreichung einer maßvollen und zukunftsfesten Modernisierung des EEG bitten wir Sie für das weitere Verfahren um Folgendes:

1. Der ursprüngliche und richtige Gedanke, künftig ohne Differenzierung zwischen Unternehmen unterschiedlicher Größe zu agieren, bleibt zu begrüßen und sollte in den Gesetzesentwurf aufgenommen werden. Es kann nicht von der Verbrauchsmenge des Verkehrsunternehmens abhängen, ob sein Fahrstrom von der EEG-Umlage befreit wird. Entscheidend muss vielmehr sein, dass diejenigen, die – übrigens seit vielen Jahrzehnten – E-Mobilität im Güterverkehr und zugunsten von Fahrgästen praktizieren, nicht gegenüber anderen Verkehrsmitteln auf der Straße und in der Luft benachteiligt werden. **Deshalb schlagen wir vor, künftig den gesamten Fahrstrom der Schienenbahnen inklusive der nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart,**

**Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.**

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37-39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Jürgen Fenske (Präsident)
Joachim Berends
Horst Klein
Herbert König
Prof. Knut Ringat
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



der Oberleitungsomnibusse und der E-Busse – unabhängig von einem Schwellenwert – von der EEG-Umlage zu befreien. Dies ist aus unserer Sicht die einzig mittelstandsfreundliche Form einer Novellierung.

Dementsprechend müssten textliche Anpassungen insbesondere in § 3 Nr. 23 und § 42 EEG 2014-Entwurf vorgenommen werden.

2. Dabei ist auch darauf zu achten, dass die Besondere Ausgleichsregelung sich unmittelbar auf den im Fahrbetrieb von Schienenbahnen, Obussen und Elektrobussen verbrauchten Strom bezieht, wobei die Begriffe „Schienenbahn, Obus und Elektrobuss“ auch Infrastrukturunternehmen umfassen müssen, die Anlagen betreiben, die insbesondere für die Zugbildung und Zugvorbereitung sowie für die Bereitstellung und Sicherung der Fahrtrasse benötigt werden.
3. Viele moderne Schienenfahrzeuge verfügen heute zur Steigerung der Effizienz über Rekuperationsbremsen (Nutzenergiebremsen). Über diese wird beim Bremsen eines Schienenfahrzeugs die zuvor als elektrische Energie aufgenommene Bewegungsenergie als elektrische Energie zurückgewonnen. Diese zurückgewonnene elektrische Energie geht somit nicht verloren; wirtschaftlich betrachtet, wird sie gar nicht erst verbraucht. Um eine doppelte Belastung der Rückspeiseenergie zu vermeiden, sollte diese künftig von der EEG-Umlage befreit werden. Alles andere wäre absurd. Wir schlagen hierzu vor, den bisherigen § 37 Abs. 4 EEG um einen neuen Satz 3 zu ergänzen: „Satz 1 gilt auch für Strom, der in Schienenfahrzeugen erzeugt und für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr entnommen wird.“
4. Mit der Einbeziehung der Bahnstromkraftwerksmengen in das EEG-Umlagesystem leistet die Schiene bereits heute einen deutlichen Beitrag zur Minderung des Kostendrucks bei der Finanzierung der Erneuerbaren Energien. Allein hieraus, ohne Berücksichtigung der gleichzeitig gestiegenen EEG-Umlage, resultiert für die Jahre 2014 bis 2018 eine Mehrbelastung von rund 150 Mio. Euro.

Vor diesem Hintergrund sind weitere deutliche Mehrbelastungen der Schienenbahnen im Rahmen der EEG-Novelle zu vermeiden. Der Referentenentwurf vom 4. März 2014 wird dem insoweit gerecht, als er die bisher bestehende Besondere Ausgleichsregelung für den Schienenverkehr fortführt. Allerdings fehlt in dem Entwurf eine rechtssichere Regelung zur Vergangenheit hinsichtlich des Einbezugs des Bahnstromkraftwerksstroms in das EEG-Umlagesystem. Schon aus Gründen des Vertrauensschutzes der Schienenbahnen muss ein wirtschaftlich erhebliches, existenzbedrohendes Risiko durch eine vollumfängliche nachträgliche Belastung des Bahnstromkraftwerksstroms mit der EEG-Umlage vermieden werden. Hier ist Rechtssicherheit herzustellen. Diese müsste durch Übernahme eines Änderungsvorschlags aus dem Referentenentwurf mit Stand vom 18. Februar 2014 erreicht werden, der in dem aktuellen Referentenentwurf vom 4. März 2014 leider nicht mehr enthalten ist. Hierin wurde ein § 69 (neu) vorgeschlagen, der in die EEG-Novellierung aufgenommen werden müsste.

Mit diesen Vorschlägen würden insgesamt sowohl Planungssicherheit bei den betroffenen Unternehmen, die auf den Inhalt des Koalitionsvertrages vertraut und darauf auch ihre kundenbezogenen Preiskalkulationen gebaut haben, als auch eine Weiterentwicklung des EEG im Sinne der Kongruenz von Energie- und Verkehrswende bei gleichzeitiger europarechtlicher und wettbewerbsrechtlicher Bedenkenfreiheit erreicht.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Fenske
Präsident



Oliver Wolff
Hauptgeschäftsführer