

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

04. Februar 2014
Hei/Kö/Ra/ II-310

Positionspapier des ZDS
zur
Begrenzung der EEG-Umlage
für die
Landstromversorgung von Seeschiffen

Inhalt:

1. Problemstellung
2. Lösungsvorschlag
3. ZDS-Forderung

1. Problemstellung

Der Fähr- und Kreuzschiffahrtstourismus hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen und wird auch weiter steigen. Allein in Hamburg und Rostock werden jeweils bis zu 200 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen und in Kiel bis zu 150 Anläufe jährlich erwartet.

Während der Liegezeiten der Schiffe im Hafen werden Strom und Wärme für den eigenen Verbrauch mit Hilfe von Dieselmotoren an Bord der Schiffe erzeugt. Dadurch werden Schadstoffe (SO_x, NO_x, PM) sowie Klimagase (CO₂) freigesetzt, die die Umwelt belasten.

Seehäfen und Hafenwirtschaft beschäftigen sich daher seit Jahren mit Möglichkeiten, die schiffseitigen Emissionen während der Liegezeiten der Schiffe in den Häfen zu reduzieren. Eine Möglichkeit ist die Landstromversorgung.

Nach dem Richtlinienvorschlag der EU-Kommission über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sollen Mitgliedstaaten sicherstellen, dass in Häfen eine landseitige Stromversorgung für Schiffe vorgesehen wird, sofern dies kosteneffizient ist und sich günstig auf die Umwelt auswirkt.

Angesichts der heutigen Rahmenbedingungen und Strompreise ist die Einführung von Landstrom in vielen Fällen jedoch unwirtschaftlich. So sind erhebliche Investitionen in die Versorgungsinfrastruktur der Häfen (landseitige Kabelanbindung, Umschaltanlagen, Anschluss Kai-Schiff) erforderlich. Diese Kosten stehen in Konkurrenz zu den Stromkosten der schiffsseitigen Eigenversorgung.

Zwar ist die Stromsteuer für Landstrom deutlich ermäßigt worden. Ein erhebliches Hemmnis ist jedoch die seit Jahren steigende Umlage des Erneuerbaren Energiegesetzes (EEG-Umlage), die zur Zeit 6,24 Cent/kWh beträgt.

Beispiel: Für ihre beiden RoRo-Passagierschiffe der Reederei Color Line, die zwischen Kiel und Oslo verkehren, beträgt der Stromverbrauch während der Liegezeiten im Kieler Hafen jährlich rund 5,0 GWh. Für die Nutzung von Landstrom würde damit eine EEG-Umlage von jährlich 312.000 € zu zahlen sein.

Dieser Tatbestand führt zu einer fehlenden Akzeptanz der Landstromversorgung in Deutschland, während Fährschiffe z.B. in den skandinavischen Gegenhäfen bereits seit Jahren von Land aus mit Energie versorgt werden. Die klima- und umweltpolitisch gewünschte Reduzierung schiffsseitiger Emissionen in den Häfen wird dadurch erheblich erschwert.

2. Lösungsvorschlag

Das Erneuerbare-Energie-Gesetz (EEG) sieht für Schienenbahnen eine Begrenzung der EEG-Umlage vor, die über 10% des im Begrenzungszeitraum an der betreffenden Abnahmestelle bezogenen oder selbst verbrauchten Stroms hinausgeht. Die begrenzte EEG-Umlage beträgt 0,05 Cent pro Kilowattstunde. Dabei muss die bezogene Strommenge mindestens 10 Gigawattstunden betragen (siehe § 42 EEG).

Danach können Schienenbahnen eine Begrenzung ihrer EEG-Umlage erhalten, wenn sie eine Fahrstrommenge von mehr als 10 GWh im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr vorweisen.

Diese grundsätzliche Möglichkeit der Reduzierung der EEG-Umlage sollte auf die Versorgung von Schiffen mit Landstrom erweitert werden. Allerdings sollte in diesem Fall eine verbrauchsschwellenunabhängige Begrenzung der EEG-Umlage Anwendung finden, da der Stromverbrauch von 10 GWh bei der Landstromversorgung in der Regel nicht zu erreichen sein wird (siehe vorstehendes Beispiel). Vor allem in der Startphase der Landstromversorgung mit relativ wenigen Schiffsanläufen wäre ein derartiger Schwellenwert ein K.O.-Kriterium.

Sowohl Schienenbahnen als auch Seeschiffe sind umweltfreundliche Verkehrsträger. Die Begrenzung der EEG-Umlage für die Landstromversorgung auf 0,05 Cent/kWh würde nahezu zu einer Gleichbehandlung gegenüber der schiffsseitigen Stromversorgung führen.

Diese Maßnahme hätte zur Folge, dass die Schadstoffbelastung sowie der Ausstoß von Klimagasen durch die Schifffahrt während der Liegezeit in den Seehäfen nachhaltig reduziert werden. Damit würde die Wettbewerbsposition von Seehäfen und Schifffahrt gegenüber dem konkurrierenden Verkehrsträger Straße gestärkt. Dies wäre ein wichtiger Beitrag zur politisch gewünschten Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Seeweg.

Dem Fiskus würden keine Einnahmeverluste entstehen, da bisher kein Landstrom für Seeschiffe bezogen wird und der Verbrauch von Dieselöl für die Stromversorgung an Bord von Seeschiffen steuerbefreit ist.

Zudem würde durch den Bezug von Landstrom die Nachfrage nach erneuerbaren Energien aus Wind-, Wasser- und Sonnenkraft gesteigert, da kein Atom- oder Kohlestrom seitens der Reeder akzeptiert wird.

Die Landstromversorgung würde darüber hinaus die Investitionstätigkeit in den Seehäfen steigern und Aufträge im Wert von mehreren Millionen Euro nach sich ziehen, die zu Steuereinnahmen und mehr Beschäftigung führen.

3. ZDS-Forderung

Um die Schadstoffbelastung sowie den Ausstoß von Klimagasen durch die Schifffahrt während der Liegezeit in deutschen Seehäfen nachhaltig zu reduzieren, sollte die EEG-Umlage für die Landstromversorgung von Seeschiffen begrenzt werden.

Wir schlagen daher vor, die Begrenzung der EEG-Umlage für Schienenbahnen auf 0,05 Cent/kWh nach § 42 EEG auf die Landstromversorgung für Seeschiffe in den deutschen Seehäfen zu erweitern.

Der Gesetzgeber sollte den Rahmen dafür schaffen, dass der Stromabgabepreis der Landstromanlage wettbewerbsfähig gegenüber den Kosten der schiffsseitigen Energieversorgung wird.

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

11. März 2014
Kö/Ra/ II-1814

Positionspapier des ZDS (Teil II)
zur
Befreiung von der EEG-Umlage für
die wasserseitige Stromproduktion sog. „Power Barges“
und
Beibehaltung der Befreiung von der EEG-Umlage für
die Eigenstromproduktion

Inhalt:

1. Problemfelder
 - a) Wasserseitige Stromproduktion sog. „Power-Barges“
 - b) Eigenstromproduktion
2. ZDS-Forderungen
3. Zusammenfassung

1. Problemfelder

a) Wasserseitige Stromproduktion durch sog. „Power-Barges“

Wie wir bereits in unserem ersten Positionspapier zur Begrenzung der EEG-Umlage für die Landstromversorgung beschrieben haben, werden während der Liegezeiten der Seeschiffe im Hafen Strom und Wärme für den eigenen Verbrauch mit Hilfe von Dieselmotoren an Bord der Schiffe erzeugt. Dadurch werden Schadstoffe (SO_x, NO_x, PM) sowie Klimagase (CO₂) freigesetzt, die die Umwelt belasten. Seehäfen und Hafenwirtschaft beschäftigen sich daher seit Jahren mit Möglichkeiten, die schiffseitigen Emissionen während der Liegezeiten der Schiffe in den Häfen zu reduzieren.

Eine weitere Möglichkeit neben der Landstromversorgung besteht nunmehr auch in der wasserseitigen Stromproduktion durch eine sog. „Power Barge“. Dabei handelt es sich um ein Versorgungsschiff als schwimmendes „Minikraftwerk, das die Energie aus umweltfreundlichem Flüssiggas (LNG) mit Hilfe von an Gasmotoren gekoppelten Generatoren gewinnt. Der auf diese Weise wasserseitig erzeugte Strom kann dann je nach Bedarf in das Versorgungsnetz von Schiffen eingespeist werden. Dabei wird kein Feinstaub in die Umgebung abgegeben und der Ausstoß an Schwefeldioxyden und Stickoxiden erheblich reduziert. Im Vergleich zu herkömmlichen Schiffsdieseln wird bis zu 25 % weniger Kohlendioxid (CO₂) ausgestoßen.

Angesichts der heutigen Rahmenbedingungen und Strompreise erscheint die Stromerzeugung durch sog. „Power Barges“ unter Beibehaltung der gegenwärtigen energiepolitischen Rahmenbedingungen jedoch unwirtschaftlich. So sind erhebliche Investitionen in die Entwicklung und den Bau dieser Versorgungsschiffe erforderlich. Zusätzlich fallen durch die Stromlieferung an entsprechende Abnehmer sowohl Stromsteuer als auch die Umlage des Erneuerbaren Energiegesetzes (EEG-Umlage) an. Diese Kosten stehen in Konkurrenz zu den geringeren Stromkosten der herkömmlichen schiffsseitigen Eigenversorgung sowie der in diesem Fall nicht anfallenden Stromsteuer und EEG-Umlage.

Dabei stellt insbesondere die seit Jahren steigende EEG-Umlage, die zur Zeit 6,24 Cent/kWh beträgt, ein erhebliches Hemmnis dar.

Beispiel für die Zahlung der EEG-Umlage: Exemplarisch wird während der Liegezeit der Schiffe im Hamburger Hafen für eine „Power-Barge“ eine mittelfristige Stromlieferungsmenge von jährlich rund 10 GWh unterstellt. In diesem Fall würde damit eine EEG-Umlage von jährlich 624.000 € zu zahlen sein.

Dieser Umstand führt zu einer fehlenden Akzeptanz der „Power-Barge“ als innovative und umweltfreundliche Stromerzeugungstechnologie in Deutsch-

land. Die klima- und umweltpolitisch gewünschte Reduzierung schiffsseitiger Emissionen in den Häfen wird dadurch erheblich erschwert.

b) Eigenstromverbrauch

Nach der bisherigen Regelung des § 37 Absatz 3 Satz 2 des Erneuerbare-Energie-Gesetzes (EEG) müssen Betriebe auf denjenigen Strom, den sie durch das Vorhalten einer Stromerzeugungsanlage als Eigenerzeuger selbst verbrauchen, keine EEG-Umlage entrichten. Dabei darf der Strom allerdings gemäß Nr. 1 nicht durch ein Netz durchgeleitet werden oder muss gemäß Nr. 2 im räumlichen Zusammenhang zu der Stromerzeugungsanlage verbraucht werden.

Auch die Betreiber der deutschen Seehafenterminals sind in den letzten Jahren dazu übergegangen, durch die Errichtung von eigenen Stromerzeugungsanlagen, wie z.B. Windenergieanlagen und Blockheizkraftwerke, bis zur Hälfte des Strombedarfs ihres Terminals zu decken. Zusätzliche Anlagen sind geplant, um die Energiekosten mittel- bis langfristig zu senken und sich von den Preisentwicklungen am Strom- und Energiemarkt so weit wie möglich unabhängig zu machen. Die durch den Energieverbrauch entstehenden CO₂-Emissionen konnten auf diese Weise bereits um bis zu 12 % zurückgefahren werden. Ziel ist eine Reduzierung der Emissionen dieses klimagefährdenden Gases bis 2020 um bis zu 20 %.

Nach dem aktuellen Referentenentwurf eines Gesetzes zur grundlegenden Reform des EEG (Stand: 4. März 2014) sollen die Betreiber von Anlagen zur Eigenstromversorgung nunmehr künftig an der EEG-Umlage beteiligt werden. In der Entwurfsbegründung dazu heißt es *„Durch die Beteiligung der gesamten Eigenstromerzeugung mit Ausnahme des Kraftwerkseigenverbrauchs an der EEG-Umlage wird gewährleistet, dass die Ausbaukosten der erneuerbaren Energien angemessen auf alle Akteure verteilt werden. Hierdurch wird die Finanzierungsbasis der EEG-Umlage erweitert und die Höhe der EEG-Umlage für alle Stromverbraucherinnen und Stromverbraucher begrenzt. Zudem wird die aus einzelwirtschaftlicher Sicht bestehende Attraktivität des Eigenverbrauchs, der aus gesamtwirtschaftlicher Sicht vielfach mit einer Erhöhung der Gesamtkosten des Energiesystems verbunden ist, verringert. (...) Im Besonderen Teil des Entwurfs heißt es zur beabsichtigten Änderung des § 37 Absatz 3 Satz 2: „An dieser Stelle wird die Regelung zu eigenerzeugtem, selbstverbrauchtem Strom eingefügt. Diese Regelung wird nachgetragen.“*

Diese Beteiligung der Eigenerzeuger wird im sog. „Eckpunktepapier für die Reform des EEG“ konkretisiert. Danach sollen Betreiber von Neuanlagen zur Eigenstromerzeugung zukünftig 90 % der EEG-Umlage zahlen. Bei

neuen Erneuerbare-Energien-Anlagen (etwa Windkraft-, Solar- oder Biogasanlagen), Kraftwärmekopplungsanlagen sowie neuen Kuppelgasnutzungen zur Eigenstromerzeugung sollen 70 % der EEG-Umlage gezahlt werden. Dies wären derzeit fast 4,4 Cent/kWh für diese Anlagen.

Schließlich sind auch Betreiber von Altanlagen betroffen. Für sie soll die Umlagebefreiung lediglich in Höhe von 5,28 Cent/kWh erhalten bleiben. Betreiber von Altanlagen sollen somit ab dem 01.08.2014 die Differenz zwischen der jeweils geltenden EEG-Umlage und diesem Betrag von 5,28 Cent/kWh zahlen. Bei einer EEG-Umlage in 2014 von 6,24 Cent/kWh entstünde hieraus eine Belastung von rund 1 Cent/kWh für Betreiber von Altanlagen.

Beispiel: Eine solche Belastung mit rund 1 Cent/kWh führt bei einer Windkraftanlage mit einer Leistung von 2,4 Megawatt zu Mehrkosten von über 100.000 Euro pro Jahr ($2.400 \text{ kW} \times 12 \text{ Stunden} \times 365 \text{ Tage} = 10.512.000 \text{ kWh} \times 0,01 \text{ Euro} = 105.120 \text{ Euro}$).

Die geplanten Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen zum Eigenstromverbrauch können insbesondere im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Seehafenterminals im internationalen und europäischen Vergleich nicht hingenommen werden.

2. ZDS-Forderungen

Der Gesetzgeber formuliert in § 1 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) als Gesetzeszweck die Sicherstellung einer gleichzeitig möglichst sicheren, preisgünstigen, verbraucherfreundlichen, effizienten und umweltverträglichen leitungsgebundenen Versorgung der Allgemeinheit mit Elektrizität. Aus dem letzten Halbsatz wird deutlich, dass die Energieversorgung zunehmend auf erneuerbaren Energien beruhen soll.

Dabei kommt dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) die Funktion zu, die Lastentragung im Zuge der Förderung erneuerbarer Energien grundsätzlich in ein umlagegebundenes Eingriffs- und Ausgleichssystem einzubetten.

Der Gesetzgeber hat die mit der EEG-Umlage verbundenen wirtschaftlichen Belastungen zum Anlass genommen, besondere Ausgleichsregeln zu schaffen, die eine weitgehende Freistellung bzw. Begrenzung der EEG-Umlage zur Folge haben. Dadurch sollen Wettbewerbsnachteile für den Wirtschaftsstandort Deutschland vermieden werden.

Auf die traditionelle schiffsseitige Stromerzeugung wird weder Stromsteuer noch EEG-Umlage erhoben. Vor dem Hintergrund der europäischen und nationalen umweltpolitischen Zielsetzungen müssen die Anreize für die Reeder erhöht werden, auf umweltfreundliche Stromversorgung ihrer Seeschiffe in den Häfen umzusteigen. Daher sollte die innovative Stromerzeugung und wasserseitige Einspeisung durch sog. „Power Barges“ der schiffsseitigen Stromerzeugung abgaben-, umlage- und steuerrechtlich gleichgestellt werden, um Wettbewerbsnachteile für die deutschen Seehäfen auszuschließen.

Zumindest aber sollte die wasserseitige Stromerzeugung durch sog. „Power Barges“ der Privilegierung von Schienenbahnen nach der bestehenden Regelung des § 42 EEG (in der Fassung vom 20.12.2012, der deckungsgleich mit dem Referentenentwurf des novellierten EEG vom 4. März 2014 ist) im Rahmen der Begrenzung der EEG-Umlage gleichgestellt werden.

Diese grundsätzliche Möglichkeit der reduzierten EEG-Umlage sollte auf die wasserseitige Stromversorgung von Schiffen mit sog. „Power-Barges“ erweitert werden. Allerdings sollte in diesem Fall eine verbrauchsschwellenunabhängige Begrenzung der EEG-Umlage Anwendung finden, da der Stromverbrauch von 10 GWh bei der Landstromversorgung in der Regel nicht sofort zu erreichen sein wird. Vor allem in der Startphase dieser innovativen Stromversorgungsvariante mit anfangs wenigen Schiffsanläufen wäre ein grundsätzlicher Schwellenwert ein K.O.-Kriterium.

Sowohl Schienenbahnen als auch Seeschiffe sind umweltfreundliche Verkehrsträger. Die Begrenzung der EEG-Umlage für die wasserseitige Stromversorgung durch sog. „Power-Barges“ würde zumindest zu einer ernsthaften Alternative gegenüber der schiffsseitigen Stromversorgung führen.

Diese vorgeschlagenen Maßnahmen hätten zur Folge, dass die Schadstoffbelastung sowie der Ausstoß von Klimagasen durch die Schifffahrt während der Liegezeit in den Seehäfen nachhaltig reduziert werden könnten. Damit würde die Wettbewerbsposition von Seehäfen und Schifffahrt gegenüber dem konkurrierenden Verkehrsträger Straße gestärkt. Dies wäre ein wichtiger Beitrag zur politisch gewünschten Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Seeweg („Modal shift“).

Dem Fiskus würden in diesem Fall auch keine Einnahmeverluste entstehen, da bisher kein wasserseitig produzierter Strom von Seeschiffen bezogen wird und der Verbrauch von Dieselöl für die Stromversorgung an Bord von Seeschiffen steuerbefreit ist.

Die Stromversorgung durch sog. „Power Barges“ würde darüber hinaus die Investitionstätigkeit in den Seehäfen steigern und Aufträge im Wert von mehreren Millionen Euro nach sich ziehen, die zu Steuereinnahmen und mehr Beschäftigung führen.

Die deutschen Seehafenbetriebe tragen durch ihren Anteil an der Eigenstromproduktion auch in erheblichem Umfang zur eigenen Versorgungssicherheit bei. Sie treffen zusätzliche Vorsorge für denkbare Stromausfälle, die sich im Stromnetz ereignen können. Eigenstromerzeugungsanlagen in Seehafenbetrieben besitzen daher nicht nur einen wichtigen Umweltnutzen, sondern dienen auch der Aufrechterhaltung und Sicherung der Lieferkette durch ihre Unabhängigkeit vom Stromnetz.

Terminalbetreiber, die im Vertrauen auf die bestehende Gesetzeslage und in Anbetracht des zu erwartenden weiteren Anstiegs der EEG-Umlage in den Folgejahren ihre Stromerzeugung gesetzeskonform selbst organisiert und zum Teil mehrere eigene Anlagen errichtet haben, dürfen nicht im Anschluss finanziell belastet werden. Das verfassungsrechtlich garantierte Gebot des Vertrauensschutzes darf nicht ausgehebelt werden, sondern muss hier Anwendung finden.

Die in den Reformplänen zum EEG angelegten Kostensteigerungen erschweren das Erreichen des von Politik und Hafenwirtschaft angestrebten Ziels eines „Green Port“.

Die geplante Belastung neuer EE-Anlagen zur Eigenstromerzeugung mit 70% der EEG-Umlage würde den Auf- und Ausbau einer umweltschonenden Vor-Ort-Selbstversorgung der Seehafenbetriebe aus erneuerbaren Energiequellen behindern. Geplante Investitionen würden nicht mehr getätigt werden.

Das gemeinsame Ziel von Nachhaltigkeit und Umweltschutz in den Häfen im Bereich der Energieversorgung kann nur erreicht werden, wenn den Hafenbetrieben finanzielle Anreize für Investitionen in Eigenstromerzeugungsanlagen gegeben und nicht - wie geplant - genommen werden.

Die Eigenproduktion von Strom setzt erhebliche Investitionen in Eigenstromerzeugungsanlagen voraus. Dies unterscheidet den Investor einer Eigenstromerzeugungsanlage vom Kunden eines Stromversorgers.

Nach Auffassung des ZDS rechtfertigen es diese Gründe, die Befreiung von der EEG-Umlage sowohl für bestehende als auch für neue Eigenstromerzeugungsanlagen aufrechtzuerhalten.

3. Zusammenfassung

Um die Schadstoffbelastung sowie den Ausstoß von Klimagasen durch die Schifffahrt während der Liegezeit in deutschen Seehäfen nachhaltig zu reduzieren, sollte die EEG-Umlage für die Stromversorgung von Seeschiffen durch sog. „Power-Barges“ erlassen werden.

Wir schlagen insoweit vor, die innovative Stromerzeugung und wasserseitige Stromeinspeisung durch sog. „Power Barges“ der traditionellen Stromerzeugung durch ölbasierte Kraftstoffe auf Seeschiffen abgaben-, umlage- und steuerrechtlich gleichzustellen.

Zumindest sollte die Begrenzung der EEG-Umlage für Schienenbahnen gemäß bestehendem § 42 EEG (in der Fassung vom 20. Dezember 2012, der deckungsgleich mit dem Referentenentwurf des novellierten EEG vom 4. März 2014 ist) auf die wasserseitige Stromversorgung mit sog. „Power-Barges“ für Seeschiffe in den deutschen Seehäfen erweitert werden und dabei die Grenze, ab der die begrenzte EEG-Umlage zu zahlen ist, gestrichen werden.

Der Gesetzgeber sollte daher den Rahmen dafür schaffen, dass der Stromabgabepreis der innovativen sog. „Power Barge“ wettbewerbsfähig gegenüber den Kosten der traditionellen schiffsseitigen Energieversorgung wird.

Die Eigenstromerzeugung stellt einen wesentlichen Beitrag zum Gelingen der Energiewende dar. Betriebe, die sich zu dieser energiewirtschaftlichen Verantwortung durch Investitionen in die eigene Versorgungsstruktur bekennen, dürfen keinen finanziellen Belastungen „durch die Hintertür“ ausgesetzt werden. Für privatwirtschaftliches Engagement müssen von staatlicher Seite Anreize geschaffen werden und keine Verhinderungsszenarien.

Die geplante finanzielle Beteiligung von Eigenstromerzeugern hat bei Altanlagen vor dem Hintergrund bereits getätigter Anlageninvestitionen aus Gründen des Vertrauensschutzes zu unterbleiben. Da sich sowohl Alt- als auch Neuanlagen an den Kosten der Energiewende in erheblicher Höhe in Form der Anlageninvestitionen beteiligen, ist eine zusätzliche finanzielle Beteiligung in Form der EEG-Umlage auch aus Gründen der Verhältnismäßigkeit abzulehnen.

Der ZDS bittet die Bundesregierung darum, im Rahmen der anstehenden Reform des EEG die Befreiung der EEG-Umlage im Hinblick auf die innovative wasserseitige Stromversorgung sowie die Beibehaltung der Befreiung der Eigenstromversorgung von der EEG-Umlage im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu berücksichtigen.

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

02. April 2014
Kö/Ra/ II-310

Positionspapier des ZDS
zur
Begrenzung der EEG-Umlage (Teil III)
für
Schienebahnen

Inhalt:

1. Handlungsfeld „Umweltfreundlicher Verkehrsträger Schiene“
2. ZDS-Forderung
3. Zusammenfassung

1. Handlungsfeld „Umweltfreundlicher Verkehrsträger Schiene“

Für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen wird in den nächsten Jahren mit weiteren, signifikanten Steigerungsraten gerechnet. So geht die jüngste Seeverkehrsprognose des Bundes von einer Steigerung des Containerumschlags bis 2030 von mehr als 75% alleine in Hamburg aus. Dabei steht eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene im Fokus der Seehäfen. Investitionen im zweistelligen Millionenbereich in den letzten Jahren in Containerbahnhöfe auf den Seehafenterminals und in Lokomotiven, Waggons und Hinterlandterminals führten – trotz der starken Konkurrenz durch die Straße - zu einem hohen Anteil der Schiene im Seehafen Hinterlandverkehr. So werden von und nach Hamburg mehr Standardcontainer per Bahn transportiert, als in Antwerpen, Rotterdam und Le Havre zusammen. Durch diesen hohen Bahnanteil am Verkehrsträger Mix wird das Straßennetz signifikant geschont, die Lärmemissionen vermindert und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Seehäfen und Hafenwirtschaft möchten gemeinsam mit Reedern, Speditionen und Versendern den Schienenanteil am Verkehrsträger Mix weiter ausbauen. Der Wettbewerb mit dem LKW als konkurrierendem Verkehrsträger zur Schiene wird dabei häufig über die Kosten geführt.

Das z.Zt. gültige Erneuerbare-Energie-Gesetz (EEG) sieht für Schienenbahnen eine Begrenzung der EEG- Umlage vor, die über 10% des im Begrenzungszeitraum an der betreffenden Abnahmestelle bezogenen oder selbst verbrauchten Stroms hinausgeht. Die begrenzte EEG-Umlage beträgt 0,05 ct/kWh. Die bezogene Strommenge muss dabei mindestens 10 GWh betragen (siehe § 42 EEG). Durch diese bestehende Regelung konnte die Bahn in den letzten Jahren Marktanteile im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen gewinnen, da eine kostenmäßig konkurrenzfähige Situation zur Straße darstellbar ist.

2. ZDS-Forderung

Der Gesetzgeber hat die mit der EEG-Umlage verbundenen wirtschaftlichen Belastungen zum Anlass genommen, besondere Ausgleichsregeln zu schaffen, die eine weitgehende Freistellung bzw. Begrenzung der EEG-Zulage zur Folge haben. Dadurch sollen Wettbewerbsnachteile für den Wirtschaftsstandort Deutschland vermieden werden und der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene in seiner Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden.

Der aktuelle Arbeitsentwurf eines Gesetzes zur grundlegenden Reform des EEG (Stand: 31. März 2014) sieht für Schienenbahnen eine Begrenzung der EEG-Umlage vor, die über die dritte Gigawattstunde hinausgehende bezo-

gene Menge des selbst verbrauchten Stroms hinausgeht. Die begrenzte EEG-Umlage beträgt im Rahmen eines Stufenmodells 15% (für das Jahr 2015) bis 30% (für das Jahr 2018) der ermittelten EEG-Umlage.

Danach können Schienenbahnen ab einer Fahrstrommenge von 3 GWh eine Begrenzung ihrer EEG-Umlage erhalten (Stand: 31. März 2014).

Für Schienenbahnen, die aktuell der Regulierung nach § 42 EEG unterliegen, würde eine Umsetzung des Referentenentwurfs eine Steigerung der EEG Umlage um knapp 500% in vier Jahren bedeuten. Als mengengewichteter Durchschnitt (10% Selbstbehalt mit aktuell 6,24 ct/ kWh und 90% mit dem ermäßigten Satz von 0,05 ct/kWh) ergeben sich für ein 10 GWh verbrauchendes Schienenbahnunternehmen z.Zt. 0,669 ct/kWh EEG Umlage. Diese Umlage würde nach dem Arbeitsentwurf vom 31. März 2014 bis zum Jahr 2018 (bei gleich hoher EEG Umlage wie 2014 – was unwahrscheinlich ist) um 476% auf 2,51 ct/kWh steigen. In diesem, von sehr hoher Wettbewerbsintensität zwischen Schiene und Straße geprägtem, Geschäft würde so eine Verteuerung zu Ungunsten der Schiene zu einer erheblichen Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße führen. Insbesondere im Umfeld der deutschen Seehäfen, die bereits heute im Bereich der Straßeninfrastruktur an kritischen Punkten angelangt sind, würde sich mit der Verlagerung von der Schiene auf die Straße die Verkehrssituation weiter verschlechtern mit entsprechend negativen Umweltauswirkungen und zusätzlichem Verschleiß der Straßeninfrastruktur. Dringend notwendige Investitionen in die Straßenverkehrsinfrastruktur müssten deutlich erhöht werden.

Der ZDS setzt sich daher für eine Beibehaltung der jetzigen Regelungen für Schienenbahnen nach § 42 EEG (in der Fassung vom 20.12.2012) ein, um die in den vergangenen Jahren begonnene positive Entwicklung hin zur Schiene im Seehafenhinterlandverkehr nicht ins Gegenteil zu verkehren.

3. Zusammenfassung

Die im Gesetzesentwurf und Eckpunktepapier geplante deutliche, zusätzliche Belastung der Schienenbahnen wird durch die sehr wettbewerbsintensive Situation zwischen Schiene und Straße zu einer Verlagerung der Schienentransporte auf die Straße führen.

Dieser „modal shift“ ist unbedingt zu vermeiden, da bereits jetzt die Straßeninfrastruktur im Bereich der Seehäfen an Grenzen stößt und die prognostizierten Seehafenhinterlandverkehre weiter steigen werden.

Der ZDS spricht sich daher für eine Beibehaltung der bestehenden Regelung für Schienenbahnen nach § 42 EEG (in der Fassung vom 20.12.2012) aus.

Der ZDS bittet die Bundesregierung darum, sich im Rahmen der Reform des EEG für die Beibehaltung der Regelung für Schienenbahnen nach § 42 EEG (in der Fassung vom 20.12.2012) im Interesse der deutschen Seehäfen einzusetzen.