

Sehr geehrter Herr Wustlich,

anliegend erhalten Sie eine Kurzstellungnahme zum

**Entwurf eines Gesetzes
zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes
und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts.**

vom 31.3.2014.

In dieser Kurzstellungnahme beschränken wir uns auf den Aspekt „Schienenbahnen“ weil die Beteiligung der Schienenbahnen an der Finanzierung der EEG-Umlage gegenüber dem 2. Referentenentwurf vom 4.3.2014 grundlegend geändert wurde.

Ansonsten gilt die BUND-Gesamtstellungnahme vom 12.3.2014 weiter.

Ggf. wird der BUND die am 2.4. mit den Ministerpräsidenten erzielte Einigung kommentieren sobald diese in schriftlicher Form vorliegt.

Mit besten Grüßen,



Dr. Werner Reh
Leiter Verkehrspolitik

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin

Aspekt „Schienenbahnen“

Die Aussagen der EEG-Novelle zu den Schienenbahnen ändern sich leider im Dreiwochenrhythmus von Referentenentwurf zu Referentenentwurf grundlegend. Der dritte Referentenentwurf greift jetzt leider wieder den Regelungsvorschlag vom 18.2.2014 auf und erhöht die Beteiligung der Schienenbahnen an der EEG-Umlage schrittweise auf 30 Prozent bis 2018. Das bedeutet etwa eine Verdreifachung der Belastung der Schienenbahnen gegenüber heute.

Damit widerspricht diese Maßnahme dem in § 62 des Gesetzesentwurfs genannten und vom BUND nachdrücklich unterstützten Ziel des „Erhalts der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit“ der Bahn. Denn die Konkurrenten der Bahn sind von diesen Belastungen nicht betroffen, der Luftverkehr ist sogar von Energiesteuern komplett ausgenommen. Aufgrund der geringen Gewinnmargen im Bahnverkehr würde diese Kosten- und Preiserhöhung zu Rückverlagerung von Verkehren von der Schiene auf die Straße und auf Flugzeuge führen und positive verkehrspolitische Trends für die Schiene der letzten Jahre (wachsende Marktanteile der Bahn) wieder umkehren.

Diese jetzt im 3. Referentenentwurf vorgeschlagene viel höhere Beteiligung des ökologischen Verkehrsträger Bahn an der EEG-Umlage würden andererseits nicht zu einer angemessenen und spürbaren Entlastung der Haushalte bei den Stromkosten führen, wie Berechnungen der Verbraucherzentrale Bundesverband, VZBV Anfang des Jahres eindeutig belegt haben (vgl. <http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2014/005-vzbv-und-allianz-pro-schiene-kritisieren-eeg-plaene/>). Die Entlastung ist also gering. Die Auswirkung auf den Klimaschutz eindeutig negativ.

Der dritte Referentenentwurf verfolgt einzig und allein den Ansatz, die Beteiligung an der Finanzierung der EEG-Umlage zu verbreitern, mithin einnahmepolitische Ziele zu Lasten ökologischer und verkehrspolitischer Zwecke.

Positiv sieht der BUND lediglich die Absenkung der Antragsberechtigung für die abgesenkte EEG-Umlage für Schienenbahnen von 3 auf 10 Gigawattstunden.

Zu begrüßen ist auch die Begrenzung der EEG-Umlage für die historischen, direkte eingespeisten Bahn-Kraftwerksstrom auf die Höhe der heutigen, begrenzten EEG-Umlage.

Ferner ist die Klarstellung wichtig, dass in der Gesetzesbegründung zu § 62 die Befreiung der rückgespeisten Bremsenergie in das Bahnstromnetz von der EEG-Umlage ausgenommen bleibt.

Der BUND hatte die Aufnahme dieser drei Maßnahmen in der Stellungnahme zum 2. Referentenentwurf empfohlen.

Der BUND lehnt die mit dem Entwurf der EEG-Novelle vom 31.3.2014 vorgeschlagene, oberhalb von 3 Gigawattstunden progressiv auf 30 Prozent in 2018 ansteigende Beteiligung der Schienenbahnen an der EEG-Umlage ab und fordert die Rückkehr zum Vorschlag des Referentenentwurfs vom 4.3.2014, der die EEG-Umlage für Traktionsstrom für befreite Schienenbahnen ab 3 GWh auf 0,05 Cent pro Kilowattstunde begrenzte.

Berlin, den 2. 4. 2014