

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.