



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

An das
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Referat IIIB6 - Sonderfragen konventionelle Stromerzeugung

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Berlin, 23. Januar 2020

- Per E-Mail: BUERO-IIIB6@bmwi.bund.de -

Stellungnahme zum Entwurf des Kohleausstiegsgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bestätige den Eingang Ihrer E-Mail vom gestrigen Abend, 19.15 Uhr, die überschrieben ist mit „Einleitung“ der Verbändeanhörung und eine Frist zur Abgabe einer Stellungnahme zum 195-seitigen Dokument bis heute, 18.00 Uhr vorsieht. Ich möchte vorwegschicken, dass für uns nicht ersichtlich ist, aus welchen Gründen erneut Fristen in der Verbändekonsultation vorgegeben werden, die eine effektive Befassung mit der Materie verhindern und den Verdacht nahelegen, dass ein echtes Erkenntnisinteresse nicht besteht. Generell würden wir uns sehr freuen, wenn Bundesbehörden in ähnlich kurzer Frist auf Anfragen von unserer Seite reagieren würden.

Die Eisenbahnen in Deutschland erbringen ihre Verkehrsleistung bereits heute zu weit über 90 Prozent mit elektrischer Energie und „leben“ damit Elektromobilität. Die sehr niedrigen spezifischen Energieverbräuche des Rad-Schiene-Systems, die hohe Effizienz des elektrischen Antriebs und der bereits seit langem vergleichsweise hohe Anteil treibhausgasfreier und -armer Primärenergien in der Bahnstromerzeugung bewirken, dass die Schienenverkehrsunternehmen deutlich klimafreundlichere Beiträge im Verkehrssektor erbringen als andere motorisierte Verkehrsarten. Durch Verkehrsverlagerung etwa von der Straße auf die Schiene können erhebliche Treibhausgasemissionen im Vergleich zu heute vermieden werden – so liegt der Klimavorteil des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Lkw nach Angaben des Umweltbundesamtes ungefähr bei einem Wert von 1:6.

Gleichwohl muss und kann auch Bahnstrom in der Zukunft mit weniger Treibhausgasemissionen erzeugt werden und vergleichsweise zügig komplett THG-freien Verkehr auf der Schiene ermöglichen. Diese Perspektive spielt auch in den Klimaschutzprogrammen und -zielen der Bundesregierung seit jeher eine große Rolle. Eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene bewirkt neben dem allgemeinen Verkehrswachstum auf der Schiene und trotz einer weiteren Senkung des spezifischen Stromverbrauchs unter Umständen einen höheren Gesamt-Stromverbrauch. Die Energiekosten stellen im Schie-

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling

Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Thomas Knechtel

Geschäftsführer: Peter Westenberger

Vereinssitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

nenverkehr einen erheblichen Kostenfaktor dar, der eine weit höhere Bedeutung hat als in einigen anderen stromintensiven Branchen. Immer mehr Kunden im Güter- wie auch im Personenverkehr legen Wert auf eine möglichst umwelt- und klimafreundliche Mobilität auf der Schiene.

Aus diesen Gründen sind die Schienenbahnen, die ihren Bahnstrom (16,7 Hz) von verschiedenen Anbietern beziehen, in hohem Maße von dem Gesetzgebungsvorhaben betroffen.

Die Ausarbeitung der Stellungnahme wird durch Unstimmigkeiten im übersandten Dokument etwas erschwert, so dass wir bitten, ggf. den Regelungsinhalt zu beachten. So stimmt die Begründung teilweise mit der Nummerierung im Gesetzentwurf nicht überein. Konkret wird in der Gesetzesbegründung der Inhalt von § 47 Verbot des Baus von neuen Stein- und Braunkohleanlagen nicht näher erläutert. Stattdessen wird in der Begründung unter „§ 47 Überprüfung des Abschlussdatums“ näher ausgeführt, was in § 48 des Gesetzentwurfes niedergelegt ist. Auch wird das Neubauverbot teils § 43 zugeordnet.

Konkret möchten wir zu den folgenden Punkten Stellung nehmen:

- 1) Das Ziel des Gesetzes wird unter anderem mit einer „schrittweisen und möglichst stetigen Reduzierung“ und „Beendigung der Kohleverstromung in Deutschland“ angegeben. Diese beiden Kriterien werden für den speziellen Bereich der Bahnstromversorgung - der teils durch physische Erzeugung in 16,7 Hz (und Einspeisung in das Hochspannungsnetz der DB Energie GmbH) und teils durch langlaufende Beschaffungsverträge des größten, im Übrigen bundeseigenen, Bahnstromhändlers DB Energie GmbH gekennzeichnet ist - nach Lage der Dinge nicht eingehalten. Der Anteil der Bahnstromerzeugung auf Basis von Stein- und Braunkohle würde bis weit in die 2030-iger Jahre auf einem gesellschaftlich vermutlich nicht mehr akzeptierten Niveau gehalten, das zudem wirtschaftlich für den Betrieb von Schienenbahnen und Bahnstromhändlern nachteilige Folgen haben könnte.

Grundlage dieser Einschätzung ist das nicht explizit erwähnte Uniper-Steinkohlekraftwerk Datteln, das bisher nicht in Betrieb gegangen ist, eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung besitzt und hinter dem eine langjährige und umfangreiche vertragliche Bindung der bundeseigenen DB Energie GmbH für eine „Scheibe“ für Bahnstrom besteht, die mit der Inbetriebnahme wirksam würde.

Der Satz in der Gesetzesbegründung „Für bereits gebaute, aber noch nicht im Betrieb befindliche Kraftwerke empfiehlt die Kommission WSB eine Verhandlungslösung, um diese Kraftwerke nicht in Betrieb zu nehmen“ scheint bisher in der Realität keine Entsprechung gefunden zu haben.

Die Inbetriebnahme und der Betrieb bis zum 31. Dezember 2038 soll offenbar durch eine Ausnahme von der vorgesehenen Regelung in § 47 Abs. 1 (Neubauverbot) durch die Regelung in § 47 Abs. 2 ermöglicht werden. Diese „Lex Datteln“ würde eine Inbetriebnahme des Kraftwerks zulassen, obwohl der Gesetzgeber gleichzeitig mit guten Argumenten ein generelles „Inbetriebnahmeverbot“ in Absatz 1 beschließen soll. Anders als die Überschrift zu § 47 („...des Baus von neuen...“) sieht der Text das grundsätzliche Verbot von Bau und Inbetriebnahme vor, was angesichts des Gesetzeszieles sicherlich die angemessene Regelung wäre. Für die einmalige, aber mit Blick auf die Leistung des Kraftwerks äußerst relevante Ausnahme nennt die Begründung ein „schutzwürdiges Vertrauen“ als einziges Argument. Welche schutzwürdigen Interes-

sen wie miteinander abgewogen wurden, ergibt sich aus der Gesetzesbegründung nicht. Insbesondere ergibt sich daraus auch nicht, ob ggf. ein Widerruf der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung gerechtfertigt sein könnte. Auch der Abschlussbericht der Kommission WSB erwähnt das Kraftwerk Datteln nur kurz (mit den Auswirkungen auf die installierte Leistung). Ein Widerruf dieser Genehmigung wäre unseres Erachtens unter Beachtung einer Abwägung der Rechtsgüter und möglichen finanziellen Folgen grundsätzlich (und nur) durch Gesetz möglich. Aus heutiger Sicht gibt der Gesetzentwurf keine plausible Begründung, warum zusätzlich zu den weiter zu betreibenden Kohlekraftwerken ein neues Kraftwerk in Betrieb gesetzt werden soll, das zudem gerade im Verkehrsbereich unnötig hohe Treibhausgasemissionen verursachen würde.

Im Gesetzentwurf ist zwar ein vollständiges Verbot der Kohleverfeuerung ab 1. Januar 2039 vorgesehen, eine einfache Gesetzesänderung könnte jedoch diese Regelung ändern. Die Diskussion um die Betriebsdauerverlängerung im nuklearen Bereich hat gezeigt, dass die Betreiber von Kraftwerken insbesondere bei bereits abgeschriebenen Anlagen ein starkes Interesse artikulieren, gesetzlich verfügte Betriebsstillegungen zu verhindern. Beim Kraftwerk Datteln, das Ende 2038 nicht einmal die Hälfte seiner erwarteten technischen Lebensdauer erreicht hätte, könnte dieses Szenario zu einer unerwünschten politischen Diskussion führen.

- 2) Insbesondere für den ebenfalls sehr langfristig angelegten Weiterbetrieb des Braunkohlekraftwerkes Schkopau, in dem unter anderem Bahnstrom erzeugt wird, sollte ausdrücklich im Interesse des klimafreundlichen Schienenverkehrs eine bevorzugte vorzeitige Abschaltung im Rahmen der in § 48 (in der Begründung unter § 45 Abs. 1) vorgesehenen Überprüfungstermine vorgesehen werden.
- 3) In § 49 Abs. 5 des Gesetzes (in der Begründung wird das Thema unter einem „§ 46“ näher beschrieben) sollten die prinzipiell stromkostenintensiven elektrisch betriebenen Schienenbahnen zusätzlich in den Kreis potenziell durch einen Zuschuss begünstigter Unternehmen aufgenommen werden, da der Schienenverkehr zwar nicht im internationalen, wohl aber im intermodalen Wettbewerb steht.
- 4) Die elektrisch betriebenen Schienenbahnen haben über einen langen Zeitraum an den Strombezug gebundene klimaschutzrelevante Abgaben (EEG-Umlage, Emissionshandel, KWK-Umlage) in einem Umfang von insgesamt ca. drei Milliarden Euro getragen, denen keine entsprechenden Beiträge der anderen (flüssigtreibstoffgetriebenen) Verkehrsmittel gegenüber stehen. Die grundsätzlich auch von unserem Verband begrüßte Förderung der effizienten Kraft-Wärme-Kopplung durch Umlagen darf im Schienenverkehr nicht ohne Kompensation über das bisherige Maß ansteigen. Maßstab sind dabei die real zuletzt gezahlten Umlagehöhen.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer