

21.05.14

Antrag

des Landes Baden-Württemberg

Entwurf eines Gesetzes zur Reform der Besonderen Ausgleichsregelung für stromkosten- und handelsintensive Unternehmen

Punkt 16 b) der 922. Sitzung des Bundesrates am 23. Mai 2014

Der Bundesrat möge hilfsweise zu den Ziffern 16 und 17 der Empfehlungsdrucksache 191/1/14 zu dem Gesetz gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung nehmen:

Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 62 Absatz 2 EEG 2014)

Der Bundesrat stellt fest, dass mit dem Gesetzentwurf zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) eine Erhöhung der Umlagebeteiligung für Schienenbahnen von derzeit etwa 11 Prozent auf 20 Prozent vorgesehen ist. Es ist zu befürchten, dass diese Mehrkosten zum einen zu Fahrpreiserhöhungen führen und damit zu Lasten der Verbraucherinnen und Verbraucher gehen. Zum anderen wird ein erheblicher Anteil der Mehrkosten die Haushalte der Länder belasten. Mit Blick auf die Finanzlage der Länder und die Verpflichtungen der Schuldenbremse kann dies zu Abbestellungen von Leistungen im SPNV führen. Damit besteht die Gefahr, dass ausgerechnet das Angebot des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers Schiene reduziert wird. Eine Rückverlagerung der Personen- und Güterverkehre auf die Straße könnte die Folge sein. Diese negativen Auswirkungen auf die CO₂-Reduktionsziele im Verkehrsbereich würden nach Auffassung des Bundesrates den Anforderungen des Klimaschutzes widersprechen.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, die den Ländern durch die Erhöhung der EEG-Umlagebeteiligung für Schienenbahnen im Rahmen der Reform

des EEG entstehenden Mehrkosten zu kompensieren. Hierfür sieht der Bundesrat insbesondere eine entsprechende Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Rahmen der in diesem Jahr anstehenden Revision des Regionalisierungsgesetzes als einen geeigneten Weg an.

Begründung:

Der Gesetzentwurf sieht in § 62 vor, dass Schienenbahnen eine EEG-Umlage von 20 Prozent des Normalwertes von derzeit 6,24 Cent pro kWh bezahlen sollen, also dann 1,24 Cent, während sie nach der derzeitigen Gesetzeslage erheblich weniger bezahlen müssen. Diese faktische Verdoppelung der Umlagebeteiligung für Schienenbahnen kann insbesondere in Ländern mit großen Verkehrsunternehmen und soweit die Verträge dies vorsehen zu erheblichen Mehrkosten zulasten der Landeshaushalte führen. Vielerorts kann diese zusätzliche Belastung der Landeshaushalte voraussichtlich nur durch eine Abbestellung von Leistungen kompensiert werden. Die Beeinträchtigungen des Angebots im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs konterkarieren die Zielsetzung, Verkehre auch im regionalen Bereich zunehmend auf die Schiene zu verlagern. Der Schienenverkehr leistet einen erheblichen Beitrag zu einer klima- und ressourcenschonenden Mobilität und damit zum Gelingen der Energiewende. Daher sollten in jedem Fall die Benachteiligungen gegenüber anderen, weniger umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsträgern von der Bundesregierung ausgeglichen werden. So ist etwa eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel als Ausgleich für die durch die Reform des EEG fehlenden Mittel angebracht.

Eine Förderung über eine EEG-Umlagebefreiung würde die EEG-Umlage erhöhen. Diese Mehrbelastungen wären ausschließlich von den nicht-privilegierten Stromverbrauchern zu tragen. Ziel muss es jedoch vielmehr sein, das Volumen der EEG-Umlage nicht weiter auszuweiten. Verkehrs- und umweltpolitisch sinnvolle und notwendige Vorhaben sollten aus diesem Grund außerhalb des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) gefördert werden.