



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 09.07.2014

### **Auswirkungen der Neufassung des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes (EEG) auf den öffentlichen Verkehr in Bayern**

Die am 27. Juni 2014 im Bundestag verabschiedete EEG-Novelle sieht vor, dass die Verkehrsunternehmen ab Januar 2015 20 Prozent der vollen EEG-Umlage bezahlen müssen. Um in den Genuss dieser Regelung zu kommen, müssen Schienenbahnen einen Verbrauch von mindestens zwei Gigawattstunden (GWh) im Jahr nachweisen. Bei einem geringeren Verbrauch muss die volle EEG-Umlage bezahlt werden.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Zu welcher jährlichen Mehrbelastung für den SPNV in Bayern führt die EEG-Novelle?
2. Was bedeutet dies für die Fahrgäste des SPNV in Bayern?
3. Was bedeutet dies für den Freistaat bzw. die BEG als Besteller/-in des SPNV in Bayern?
4. Zu welcher jährlichen Mehrbelastung für die vier Straßenbahn-/U-Bahn-Betriebe in Bayern führt die EEG-Novelle?
5. Was bedeutet dies für die Fahrgäste der vier Straßenbahn-/U-Bahn-Betriebe in Bayern?
6. Was bedeutet dies für die vier Straßenbahn-/U-Bahn-Betriebe in Bayern bzw. die betroffenen Aufgabenträger bzw. die betroffenen Verkehrsverbünde?
7. Aus welchen Gründen hat der Freistaat auf der 648. Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundesrats am 07.05.2014 als einziges Bundesland abgelehnt, den Schienenverkehr mit 10 Prozent anstatt mit 20 Prozent zu belasten?
8. Aus welchen Gründen hat der Freistaat auf der 648. Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundesrats am 07.05.2014 als einziges Bundesland abgelehnt, die Mindestschwelle auf 1 GWh anstatt 2 GWh zu senken?

## Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 25.08.2014

### **1. Zu welcher jährlichen Mehrbelastung für den SPNV in Bayern führt die EEG-Novelle?**

Gemäß dem bis Ende Juli 2014 geltenden Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) können Schienenbahnen eine Befreiung nach der „Besonderen Ausgleichsregelung“ beantragen, wenn ihr Verbrauch über dem Schwellenwert von 10 Gigawattstunden pro Jahr (GWh/a) liegt. Für betroffene Unternehmen ergibt sich für das Jahr 2014 in Mischkalkulation ein reduzierter EEG-Umlagesatz von ca. 11 Prozent des Regelsatzes. Im novellierten EEG 2014 sinkt der Schwellenwert auf 2 GWh/a, während der reduzierte Satz gleichzeitig auf 20 Prozent des Regelsatzes ansteigt.

Laut Angaben des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) kommen auf Schienenbahnen mit einem Verbrauch von über 10 GWh/a in Bezug auf die EEG-Umlage Mehrbelastungen von bis zu 90 Prozent zu. Hier von betroffen sind in Bayern die Unternehmen DB Regio und agilis (Quelle: aktuelle Veröffentlichung des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle unter [http://www.bafa.de/bafa/de/energie/besondere\\_ausgleichsregelung\\_eeg/publikationen/statistische\\_auswertungen/](http://www.bafa.de/bafa/de/energie/besondere_ausgleichsregelung_eeg/publikationen/statistische_auswertungen/)). Andererseits werden Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einem derzeitigen Fahrstromverbrauch zwischen 2 und 10 GWh/a bei der EEG-Umlage laut VDV um bis zu 80 Prozent entlastet. Dies dürfte auf nahezu alle übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Bayern mit elektrischer Traktion zutreffen.

Da der Staatsregierung keine Informationen zum Fahrstromverbrauch der Eisenbahnverkehrsunternehmen vorliegen, können die finanziellen Mehrbelastungen im bayerischen SPNV nicht beziffert werden.

### **2. Was bedeutet dies für die Fahrgäste des SPNV in Bayern?**

### **3. Was bedeutet dies für den Freistaat bzw. die BEG als Besteller/in des SPNV in Bayern?**

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich werden Steigerungen der Energiekosten von den Eisenbahnverkehrsunternehmen fast vollständig über höhere Bestellerentgelte an die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) durchgereicht, die im Auftrag des Freistaats den SPNV plant, kontrolliert und finanziert. Somit mindern auch Mehrbelastungen infolge der EEG-Novelle die für SPNV-Bestellungen verfügbaren Regionalisierungsmittel.

Die Staatsregierung hält es für erforderlich, dass im Zuge der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel die Mehrbelastungen aus der EEG-Novelle berücksichtigt werden.

**4. Zu welcher jährlichen Mehrbelastung für die vier Straßenbahn-/U-Bahn-Betriebe in Bayern führt die EEG-Novelle?**

Für die vier Straßen- und U-Bahn-Betriebe in Bayern schätzt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die jährliche Mehrbelastung durch die EEG-Novelle summarisch auf rund 2–3 Mio. €. Eigene Erkenntnisse dazu liegen der Staatsregierung nicht vor.

**5. Was bedeutet dies für die Fahrgäste der vier Straßenbahn-/U-Bahn-Betriebe in Bayern?**

Für die Fahrgäste hat diese Mehrbelastung voraussichtlich Tarifierhöhungen zur Folge.

**6. Was bedeutet dies für die vier Straßenbahn-/U-Bahn-Betriebe in Bayern bzw. die betroffenen Aufgabenträger bzw. die betroffenen Verkehrsverbände?**

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Informationen vor.

**7. Aus welchen Gründen hat der Freistaat auf der 648. Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundesrats am 07.05.2014 als einziges Bundesland abgelehnt, den Schienenverkehr mit 10 Prozent anstatt mit 20 Prozent zu belasten?**

**8. Aus welchen Gründen hat der Freistaat auf der 648. Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundes-**

**rats am 07.05.2014 als einziges Bundesland abgelehnt, die Mindestschwelle auf 1 GWh anstatt 2 GWh zu senken?**

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Schienenbahnen tragen als umweltfreundliches Verkehrsmittel wesentlich zur Erreichung der Klimaziele bei. Der Freistaat fördert sie daher in vielfältiger Art und Weise. Gleichzeitig will die Staatsregierung das Gelingen der Energiewende insgesamt sicherstellen. Die EEG-Reform hat zum Ziel, Kostensteigerungen für Verbraucher abzubremsen und ist daher wesentlich für die Akzeptanz der Energiewende in der Bevölkerung.

Die Bundesregierung hat in ihrer Gegenäußerung zu der Stellungnahme des Bundesrats zur besonderen Ausgleichsregelung vom 28.05.2014 zutreffend darauf hingewiesen, dass im Gegenzug zur Erhöhung der EEG-Umlage für Schienenbahnen die Eintrittsschwelle der Privilegierung abgesenkt und so der Kreis der privilegierten Bahnen vergrößert wird, was zu einer Entlastung von Schienenbahnen führen kann. Die Staatsregierung erwartet jedoch für den Fall von Kostensteigerungen vom Bund einen Ausgleich für Mehrkosten bei der Finanzierung des SPNV durch Erhöhung der Regionalisierungsmittel.