

PRESSEMELDUNG

vom 10. Juni 2019

Umstellung auf Ökostrom vorziehen Güterbahnverband unterstützt Scheuers Bahnstrom-Ziel

Den Vorstoß von Bundesverkehrsminister Scheuer, den Schienenverkehr deutlich früher als 2050 mit 100 Prozent Ökostrom zu betreiben, hat das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. begrüßt. Die schon jetzt sehr geringen CO₂-Emissionen des zu über 90 Prozent elektrisch betriebenen Schienentransports – es handelt sich nur um 1,3 Prozent der gesamten Verkehrsemissionen – könnten dadurch vergleichsweise leicht noch weiter als bisher reduziert werden. NEE-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling sagte dazu in Berlin: „Der richtig große Klimaschutz-Hebel, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, würde dadurch noch wirksamer!“ Zuallererst müsse sich die Bundesregierung allerdings selbst fragen, ob sie bisher die richtigen Anreize gesetzt hat. Kerkeling: „20 Jahre Ökostromstrategie haben leider keine gezielte Förderung des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels betrieben, sondern die Schiene einseitig verteuert.“

Nun müsse Berlin zunächst die seit den rot-grünen Jahren betriebene systematische Ungleichbehandlung des elektrisch betriebenen Schienenverkehrs im Verkehrssektor beenden. Kerkeling: „Die stromfreien Straßen-, Luft- und Schiffsverkehre kennen viele milliardenschwere Abgaben nur vom Hörensagen, die im Schienenverkehr eingepreist werden mussten und müssen.“ Neben der Einführung einer Stromsteuer im Schienenverkehr (1999) habe vor allem die exklusive Heranziehung der Schiene im Emissionshandel (2005) und für die Kraft-Wärme-Kopplungsförderung (2002) sowie schließlich bei der Förderung erneuerbarer Energien in der Stromerzeugung (EEG-Umlage, 2004, steigende Netznutzungsentgelte) nur dem Schienenverkehr finanzielle Lasten auferlegt. Zugleich würden strom- und gasbetriebene Straßenfahrzeuge nicht nur seit Jahren von den meisten klimaschutzbezogenen Abgaben befreit, mittlerweile erlässt die Regierung diesen Fahrzeugen sogar ihren Infrastrukturbeitrag, die Maut. In der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität zirkulierten noch deutlich weitergehende Subventionsideen für straßengebundene Elektromobilität.

Kerkeling: „Hier wird mit zweierlei Maß zu Lasten der Schiene gemessen. Wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen – egal ob es jene der DB sind oder etwa mein eigenes Unternehmen – in den vergangenen Jahren etwas für Energieeinsparung und CO₂-Minderung getan haben, dann hat es keine finanzielle Unterstützung des Staates dafür gegeben. Wenn jetzt Herr Scheuer richtigerweise schneller 100 Prozent Ökostrom auf der Schiene *ermöglichen* will, muss genau darauf geachtet werden, dass die Schiene im Wettbewerb dadurch nicht *verteuert* und im intermodalen Wettbewerb zurückgeworfen wird.“

Nach Auffassung der Wettbewerbsbahnen existieren eine Reihe von Instrumenten, mit denen die Regierung zusammen mit dem Eisenbahnsektor sowie Energieerzeugern und -händlern in einer abgestimmten Strategie den schnelleren Ökostromeinsatz im Schienensektor voranbringen kann, ohne die Schiene zu verteuern:

- Streichung der Stromsteuer im Schienenbereich, mindestens für Strom aus erneuerbaren Energien.
- Vollständige Nutzung der aus dem Schienenverkehr stammenden Erlöse aus dem Emissionshandel, der KWK-Umlage und der EEG-Umlage sowie Teile des Aufkommens einer allgemeinen CO₂-Abgabe für den gezielten Umbau der Bahnstromversorgung (Zusätzliche Erzeugungsanlagen und Speicher, Direkteinspeisung in das anzupassende 16,7-Hz-Bahnstromnetz), die Förderung von Hybrid- und Zweikraftfahrzeugen, die beschleunigte Elektrifizierung des Streckennetzes und die Umstellung der Infrastrukturversorgung (z.B. Weichenbetrieb und -heizung, Gebäude) auf erneuerbare Energien.

Kerkeling forderte den Verkehrsminister dazu auf, eine Umsetzungsstrategie vor der Beratung im Klimakabinett mit der gesamten Branche zu diskutieren. Im vergangenen Jahr wurde bereits jede sechste Kilowattstunde Bahnstrom von anderen Stromversorgern als der DB Energie GmbH geliefert und ins Bahnstromnetz eingespeist. Non-DB-Bahnunternehmen entschieden im Güterverkehr zur Hälfte und im Personennahverkehr zu etwa einem Drittel der Schienenverkehrsleistung, ob sie von DB Energie oder einem anderen Stromlieferanten beliefert werden. Die bundeseigene DB Energie GmbH kann wegen langfristiger Lieferverträge mit konventionell befeuerten Kraftwerken (Mannheim, Schkopau, Bremen) und des noch nicht gebannten Risikos eines ultralangen Abnahmewangs aus dem umstrittenen Kohlekraftwerksprojekt in Datteln in einer ambitionierten Ökostromstrategie nicht frei handeln. Daher dürfe Minister Scheuer seine Ideen nicht nur „seiner“ Deutschen Bahn AG übergeben oder gar Deals zur Folgenbewältigung politischer Entscheidungen der Vergangenheit zu Lasten des gesamten Schienenverkehrs schließen.

Pressekontakt: Peter Westenberger (Geschäftsführer), Mobil +49 170 485 486 4, E-Mail westenberger@netzwerk-bahnen.de