

Beiträge zur Debatte über das Grünbuch
„Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit“

Name	Deutsche Bahn AG
Organisation	DB Energie GmbH
Ihre Interessen-/ Tätigkeits- schwerpunkte	Energiebeschaffungs- und bereitstellungsmanagement für die Bahn AG
Ansprechpartner	Joachim Essig
E-Mail	Joachim.Essig@bku.db.de
Telefon	069 265 2 33 05
Telefax	069 265 2 37 95
Anschrift	Pfarrer-Perabo-Platz 2, 60326 Frankfurt/Main

Um der Kommission eine effiziente und rasche Bearbeitung der Stellungnahmen zu ermöglichen, wird darum gebeten, sie im Anschluss an die Frage(n) aufzuführen, deren Thema dem Gegenstand der Stellungnahme am ehesten entspricht.

1.	<p>Kann sich die Europäische Union eine zunehmende Abhängigkeit von der externen Versorgung mit Energieträgern leisten, ohne damit die angestrebte Versorgungssicherheit und die Wettbewerbsfähigkeit zu gefährden? Auf welche Energiequellen sollte eine richtungweisende Einfuhrpolitik gegebenenfalls ausgerichtet werden? Sollte dabei wirtschaftlichen Kriterien (Energieträgerkosten) oder geopolitischen Kriterien (Gefahr der Versorgungsblockade) Vorrang gegeben werden?</p> <p>Für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches für die Traktion in erheblichem Umfang Diesel und Elektrizität benötigt, ist es von vitaler Bedeutung, dass die europäische Energiepolitik zu einer ökonomisch tragfähigen Energieversorgung führt. Aufgrund des öffentlichen Auftrags gilt es, erhöhte Risiken für die Energieversorgungssicherheit zu vermeiden. Um die Gefahr unkalkulierbarer Preissteigerungen zu mindern, sind der Verzicht auf staatliche Wettbewerbsbeschränkungen bei europaweit harmonisierten Rahmenbedingungen, internationale Handelsprozesse, sowie eine breite Diversifizierung bei den Energieproduzentenländern und Energieträgern anzustreben.</p> <p>Innerhalb der Europäischen Union wurde ein wesentlicher Schritt in diese Richtung durch die Öffnung und Liberalisierung der Energiemärkte vollzogen. In der EU vorhandene Energieträger können damit mittelfristig effizienter gehandelt und verwendet werden. Dies unterstützt ferner die Unabhängigkeit von Exportenergien und sichert die Energieversorgung.</p> <p>Um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den europäischen Industrien, Dienstleistungs- und Verkehrsunternehmen untereinander zu verhindern, darf</p>
----	--

	<p>die Energieversorgung weder durch nationale noch durch europaweite Steuern und Abgaben gezielt verteuert werden. .</p>
2.	<p>Erfordert die Vollendung des europäischen Binnenmarkts, in dem die Entscheidungen einzelner Mitgliedstaaten sich auf die anderen Mitgliedstaaten auswirken, nicht doch eine stimmige, koordinierte Gemeinschaftspolitik? Welches sollten die Grundzüge einer solchen Politik sein und welchen Stellenwert sollten die Wettbewerbsregeln erhalten?</p> <p>Grundvoraussetzung zur Vollendung des europäischen Binnenmarktes für Energie ist die vollständige Öffnung der Energiemärkte in allen EU-Mitgliedsstaaten. Der EU stehen hierzu mit den vorhandenen Binnenmarkt- und Wettbewerbsregelungen ausreichende Möglichkeiten zur Verfügung. Durch eine EU-weite Koordinierung, wie sie mit dem Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung bestehender Elektrizitäts- und Erdgasbinnenmarkt-Regelungen sowie im Vorschlag zu einer Verordnung über die Netzzugangsbedingungen für den grenzüberschreitenden Stromhandel vorgesehen ist (KOM (2001)125 endg), müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, welche den intensiven Wettbewerb zwischen den nationalen Energieversorgungsunternehmen fördern. Unter anderem wird hierdurch auch die Versorgungssicherheit gefördert und gesichert. Oberstes Prinzip muss bei allen regulierenden Eingriffen europäischer oder subsidiär nationaler Behörden sein, so wenig wie möglich in das freie Spiel der Marktkräfte einzugreifen. Entstehen unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips national unterschiedliche Marktregeln, so dürfen diese der weiteren Vollendung des Energiebinnenmarktes nicht entgegenstehen.</p>
3.	<p>Behindern die einzelstaatlichen Steuer- und Beihilfepolitiken im Energiesektor den Wettbewerb in der Europäischen Union oder nicht? Sollte angesichts der gescheiterten Versuche zur Harmonisierung der indirekten Steuern nicht doch besser ein Überdenken der Besteuerung von Energieträgern vorgenommen werden, vor allem im Hinblick auf die energie- und umweltpolitischen Ziele?</p> <p>Zur Verbesserung des Wettbewerbs durch Vollendung des Energiebinnenmarktes stellt die unterschiedliche Energiebesteuerung innerhalb der EU mit Sicherheit ein Hemmnis dar. Energie ist für ein Verkehrsdienstleistungsunternehmen wie die DB AG ein erheblicher Faktor bei den Produktionskosten. Die DB AG steht im nationalen und internationalen Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern Straßenverkehr, Binnenschifffahrt und Luftverkehr und hat in den letzten Jahren den spezifischen Energieverbrauch durch Effizienzmaßnahmen und Steigerung bei der Auslastung senken können. Dadurch hat die Eisenbahn den Status als energieeffizientes und umweltschonendes Verkehrsmittel im Verkehrssektor behaupten können. Das Ungleichgewicht bei den Energiesteuern wie beispielsweise bei den Strom- und Dieselsteuersätzen führt zu Mehrbelastungen deutscher Bahnen, die wettbewerbsrelevant sind. Sofern die Energieversorgung überhaupt durch Abgaben und Steuern belastet wird, wäre aus dieser Sicht eine Harmonisierung der Energiesteuerpolitik innerhalb der EU zwingend und im Sinne einer Umweltlenkungsfunction auch für den Verkehrssektor wünschenswert.</p>
4.	<p>Welche Aspekte sollen die im Rahmen eines ständigen Dialogs mit den Erzeugerländern abgeschlossenen Übereinkünfte über Versorgung und Investitionsförderung im Einzelnen regeln? Angesichts der Bedeutung, der insbesondere der Partnerschaft mit Russland zukommt, lautet die Frage: Wie ist die Stabilität</p>

	<p>der Mengen, Preise und Investitionen sicherzustellen?</p> <p>Mengen und Preise dürfen nicht Gegenstand zwischenstaatlicher Verhandlungen sein; sie entstehen im Wettbewerb und unter freien Marktbedingungen. Bei den Investitionsbedingungen in den Energieproduzentenländern spielt der ordnungspolitische Rahmen - der Rechtssicherheit, Diskriminierungsfreiheit und Verlässlichkeit zu gewährleisten hat - eine wesentliche Rolle. Eine von der EU in dieser Hinsicht verfolgte Außenpolitik kann einen Beitrag zur langfristigen Energieversorgungssicherheit der EU leisten.</p>
5.	<p>Soll die Bildung von Reserven, wie sie für Erdöl bereits bestehen, ausgebaut und auf andere Energieträger, wie Gas oder Kohle, ausgeweitet werden? Welche Ziele sollte eine stärker gemeinschaftlich ausgerichtete Bestandsbewirtschaftung verfolgen? Rechtfertigt die Gefahr einer angebotsseitigen Unterbrechung der Versorgung mit Energieträgern den Rückgriff auf kostspieligere Energieträger?</p> <p>Eine gemeinschaftlich verwaltete Vorhaltung von Energiereserven im Rahmen einer strategischen Bevorratungspolitik beispielsweise zur Eindämmung spekulativer Preisbewegungen oder als Reserve bei willkürlichen Angebotsverkappungen ist wenig effektiv. Bezogen auf das Eintrittsrisiko werden die Einlagekosten nicht unerheblich sein. Es bedarf daher einer Überprüfung durch die Politik, ob nicht die vorhandenen EU-Regelungen im Rahmen der Internationalen Energieagentur (IEA) wie z.B. die 90-Tage-Pflichtvorräte für Mineralendprodukte ausreichend sind. Beim Gas sollte die EU-Kommission ihre Initiative hinsichtlich der Energiepartnerschaft mit Russland fortsetzen und zum Abschluss bringen (Ratifizierung der Energiecharta), um Risiken einer Angebotsverkappung beim Gas zu minimieren. Eine Ausweitung von Reserven auf Kohle erscheint aufgrund der weltweiten guten Reservehaltung und des internationalen wettbewerblichen Beschaffungsmarktes nicht erforderlich.</p>
6.	<p>Wie können die Energietransportnetze in der Union und in ihren Nachbarländern so ausgebaut und verbessert werden, dass sowohl den Erfordernissen des guten Funktionierens des Binnenmarkts als auch der Versorgungssicherheit Rechnung getragen wird?</p> <p>Die Fortsetzung der Liberalisierung der Energiemärkte in der EU ist wichtige Voraussetzung zum Ausbau und zur Verbesserung grenzüberschreitender und transeuropäischer Energietransportnetze. Zum einen haben sichere und engpassfreie Transportsysteme innerhalb der EU einen wesentlichen Anteil bei der Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit. Zum anderen werden gleichzeitig engpassfreie transeuropäische Netze entscheidenden Einfluss auf das Funktionieren des europäischen Binnenmarktes ausüben.</p> <p>Die weitere Öffnung der Binnenmärkte für Elektrizität und Gas ist wichtig. Damit die Liberalisierung in der Praxis auch wirksam ist, muss jederzeit ein fairer und diskriminierungsfreier Zugang zu den Netzen zu angemessenen Preisen gewährleistet sein. Jedoch weisen gerade die Übertragungsnetze und -leitungen im heute liberalisierten Strom- und Gasmarkt monopolartige Eigentumsverhältnisse auf und verschließen sich dadurch umfassend den wettbewerblichen Marktmechanismen. Damit ein wirksamer Wettbewerb entsteht, stellen effektive Regelungen zur Transparenz und Harmonisierung beim Betrieb der Netze und den Netznutzungspreisen (Tarifen) eine weitere notwendige Prämisse dar. EU-weite Regelungen für den Netzzugang und die Netznutzung müssen dem Netzbetreiber u. a. Signale und Anreize vermitteln, Investitionen zur Verbesserung und zum Ausbau seines Netzes gerade an Netzengpässen zu tätigen. Eine an-</p>

	<p>gemessene Berücksichtigung in der zur Zeit vorgeschlagenen Verordnung über die Netzzugangsbedingungen für den grenzüberschreitenden Stromhandel (KOM (2001)125 endg) ist unabdingbar, um möglichen Handelshemmnissen durch Netzengpässe im Vorherein wirksam entgegen zu steuern.</p>
7.	<p>Die Erschließung bestimmter erneuerbarer Energiequellen erfordert beträchtliche Anstrengungen im Bereich der Forschung und technologischen Entwicklung sowie Investitions- bzw. Betriebsbeihilfen. Wäre nicht eine Quersubventionierung durch Sektoren angebracht, deren Entwicklung erhebliche Fördermittel verschlungen hat, die aber mittlerweile hochrentabel sind (Gas, Erdöl, Kernkraft)?</p> <p>Erneuerbare Energien werden in der Union die anderen Energiequellen nicht vollständig ersetzen können. Gleichwohl werden sie einen wichtigen Beitrag zur Versorgung in Europa leisten.</p> <p>Ziel jeder Förderung muss es sein, Technologien und Anlagen erneuerbarer Energien zügig zur Wirtschaftlichkeit und damit Marktreife zu führen, um ohne jegliche Quersubventionierung im Wettbewerb mit den konventionellen Energieträgern auf dem Markt bestehen zu können. Daher ist die finanzielle Förderung erneuerbarer Energien im Sinne von Markteinführungshilfen, - beispielsweise über direkte Subventionen oder steuerliche Anreize - sowohl zeitlich als auch in ihrem Volumen zu begrenzen sowie degressiv anzulegen. Die derzeitige Förderpraxis, erneuerbare Energien auf Dauer zu subventionieren verhindert, dass diese in einem überschaubaren Zeitraum ihre Wirtschaftlichkeit erreichen. Eine Förderung kann daher nur als unterstützender Prozess einer Markteinführung verstanden werden. Eine Quersubventionierung zu Lasten anderer Energieträger ist auf Dauer nicht sinnvoll, da dies die weitere Entwicklung marktkonformer Technologie nicht wirklich fördert.</p>
8.	<p>Wie kann die Europäische Union angesichts der Tatsache, dass die Kernenergie bei der Bekämpfung des Klimawandels und der Sicherung der Energieversorgung eine Rolle spielt, zur Lösung der Problematik der nuklearen Abfälle, zur Verstärkung der nuklearen Sicherheit sowie zu Forschungsarbeiten im Hinblick auf die Reaktoren der Zukunft, insbesondere im Bereich der Kernfusion, beitragen?</p> <p>Der Kernenergie in Europa kommt auch für die weitere Zukunft zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit eine wichtige Rolle zu. Nach aktuellen Prognosen bis 2020 ist zu erwarten, dass das in Kyoto gesetzte Ziel einer Reduzierung der CO₂-Emissionen um 8 Prozent nur mit größten Anstrengungen erreicht werden kann. Soweit technisch sinnvoll und wirtschaftlich, ist der Einsatz regenerativer Energien daher wünschenswert. Jedoch können regenerative Energieträger heute nur einen vergleichbar geringen Beitrag zur Versorgung leisten. Vor diesem Hintergrund ist es daher wesentlich, dass die Einhaltung strenger Sicherheitskriterien beim Betrieb kerntechnischer Anlagen überprüft wird sowie Fragen der nuklearen Abfallentsorgung bestmöglich und mit größtmöglicher Transparenz für die Öffentlichkeit gelöst werden. Gerade im Bereich der Forschung auf dem sensiblen Gebiet der Abfallentsorgung sehen wir eine koordinierende und fördernde Rolle auf Seiten der Europäischen Union. Darüber hinaus gilt es, im Sinne des nachhaltigen Klimaschutzes alle wirtschaftlichen Optionen einer CO₂-freien Energieversorgung zu wahren. Der Forschung im Bereich Kernenergie kommt hierbei als Gemeinschaftsaufgabe der EU eine wichtige Rolle zu.</p>

9	<p>Welche Strategien ermöglichen es der Europäischen Union, ihre Verpflichtungen aus dem Kyoto-Protokoll zu erfüllen? Welche Maßnahmen könnten getroffen werden, um das Potenzial der Energieeinsparungsmöglichkeiten voll auszuschöpfen und damit sowohl unsere Einfuhrabhängigkeit als auch unseren CO₂-Ausstoß zu verringern?</p> <p>Gemäß dem Burden Sharing Agreement ist die Erfüllung der Kyoto-Minderungsziele nationale Aufgabe der Mitgliedsstaaten. Als eine wichtige Säule nationaler Klimaschutzprogramme können freiwilligen Vereinbarungen der Wirtschaft und der Politik dienen. In Deutschland bestehen seit 1996 freiwillige Vereinbarungen für den Industrie- und Energieerzeugungssektor, die zur Erhöhung der Energieeffizienz im industriellen Bereich führten. Bereits 1994 hat die DB AG als Unternehmen im deutschen Verkehrssektor freiwillig entscheidende Weichenstellungen für den Klimaschutz vorgenommen. Mit dem Energiesparprogramm 2005 der DB AG ist das Ziel verbunden, den spezifischen Primärenergiebedarf für Transportleistungen bis 2005 um 25 Prozent zu verringern. Aus heutiger Sicht wird die DB AG dieses Ziel auch erreichen.</p> <p>Sofern Klimaschutzprogramme und Maßnahmen, die insbesondere den Energieerzeugungssektor betreffen, zu Kostensteigerungen bei den Energien führen, haben diese erhebliche Auswirkungen auf die Traktionsenergie-Beschaffung und -Bereitstellung der DB AG. Trotz erfolgreicher Bemühungen, den Primär- beziehungsweise Endenergiebedarf der Dienstleistungen und Transportprozesse zu senken, wird die DB AG dadurch belastet.</p> <p>Der aktuelle Richtlinienvorschlag der EU-Kommission zum Einstieg in einen europäischen Emissionsrechtehandel sieht vor, das bei der Erzeugung von elektrischer Energie emittierte CO₂ in den Handel einzubeziehen, die Emissionen die im Straßenverkehr durch die Verbrennung von Mineralöl entstehen, vom Handel auszuschließen. Damit werden Mineralölraffinerien bzw. die Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr von der Verpflichtung zum Erwerb von Emissionsrechten freigestellt.</p> <p>Durch ein derartiges Vorgehen wird die Chance verspielt, dass sich gerade im Verkehr Umwelt- und Klimafreundlichkeit in Kosten und Preisen niederschlägt und damit Marktrelevanz hinsichtlich der Verkehrsträgerwahl erlangen kann.</p> <p>Im Gegenteil werden durch das geplante Vorgehen der klimafreundlichen Schienenverkehr einseitig verteuert und zusätzliche Wettbewerbsverzerrungen zulasten der Schiene und zugunsten von Straße, Binnenschiff und Flugverkehr aufgebaut.</p>
10.	<p>Ist es akzeptabel, dass ein ehrgeiziges Programm, mit dem der Anteil von Biokraftstoffen und anderen Ersatzkraftstoffen, einschließlich Wasserstoff, bis zum Jahre 2020 auf 20% des Kraftstoffgesamtverbrauchs gesteigert werden soll, weiterhin von nationalen Programmen abhängig ist, oder erfordert es eine koordinierte Beschlussfassung über Fragen der Besteuerung, der Vermarktung und der Perspektiven der landwirtschaftlichen Erzeugung?</p>

	<p>Um Verzerrungen der Märkte zu vermeiden, sollten zumindest die Fragen der Besteuerung koordiniert beschlossen und harmonisiert umgesetzt werden. Etwa 90 % der Verkehrsleistungen der DB AG werden von der elektrischen Traktion erbracht.</p> <p>Für den verbleibenden Anteil muß sich die Bahn langfristig (weit über den Zeitraum 2020 hinaus) auf die Ablösung der Dieseltraktion einstellen. Die Bahn erwartet für die hierzu notwendigen technischen und technologischen Entwicklungen auch wesentliche Impulse von den Fortschritten der anderen Verkehrsträger.</p> <p>Die Koordination des Aufbaus einer Infrastruktur beispielsweise für die Wasserstoffversorgung in einem überschaubaren Zeitraum ist daher auch aus Sicht der Bahn zu begrüßen. Allerdings ist darauf zu achten, dass ähnlich wie bei regenerativen Energiequellen die sicherlich notwendige Anschubförderung nicht in eine dauernde Quersubvention übergeht. Dies trifft in gleicher Weise auch auf die Förderung von Bio-Kraftstoffen zu. Dabei ist hier noch auf die umstrittene Umweltwirkung des Anbaus und der Produktion dieser Kraftstoffe zu verweisen.</p>
11.	<p>Sollen Energiesparmaßnahmen in Gebäuden (40% des Energieverbrauchs), ob öffentlich oder privat, Neubau oder Renovierung, durch Anreize wie steuerliche Maßnahmen gefördert werden oder erfordern auch sie eigens ein Regelwerk wie im Falle des Industriebauwerks?</p> <p>Im Gebäudebereich liegen vor allem im Bestand große Energieeinsparpotentiale bzw. CO₂-Minderungspotentiale. Die DB AG unternimmt deshalb im Rahmen des bahninternen Energiesparprogramms (Siehe Frage 9) erhebliche Anstrengungen, um den absoluten Primärenergieverbrauch im stationären Bereich zu senken.</p> <p>Festlegungen im Sinne ordnungsrechtlicher Maßnahmen und fiskalischer Anreize zur Forcierung von Einsparmaßnahmen im Gebäudebereich halten wir aufgrund stark voneinander abweichender Verhältnisse in den EU Mitgliedsstaaten, insbesondere der klimatischen Bedingungen, nur für bedingt zielführend.</p> <p>Die DB AG begrüßt vielmehr Initiativen zur freiwilligen Selbstverpflichtung. Diese lassen den nötigen unternehmerischen Freiraum, um die Ressourceneffizienz, die Wirtschaftlichkeit und den Klimaschutz in idealer Weise zu verbinden. Die guten Erfahrungen der deutschen Wirtschaft bestätigen dies</p>
12.	<p>Als Voraussetzung für Energieeinsparungen im Verkehrswesen (32% des Energieverbrauchs) muss bei den Güterverkehrsträgern die Unausgewogenheit zwischen dem wachsenden Straßenverkehr und dem rückläufigen Schienenverkehr korrigiert werden. Soll diese Unausgewogenheit fatalistisch hingenommen oder mit noch so unpopulären Maßnahmen korrigiert werden, insbesondere im Hinblick auf den vernünftigeren Einsatz von Kraftfahrzeugen im innerstädtischen Verkehr? Wie können die Öffnung für den Wettbewerb, Infrastrukturinvestitionen zur Beseitigung von Verkehrsengpässen und Intermodalität</p>

miteinander in Einklang gebracht werden?

Im Rahmen des Infrastrukturpakets hat die EU wichtige Signale zur Öffnung der europäischen Schienennetze für den Güterverkehr gesetzt. Die fristgerechte Umsetzung in nationalstaatliches Recht bedarf nun der Überwachung und Kontrolle.

Eine große Herausforderung stellt die Herstellung von Interoperabilität dar - hier kommt der EU eine entscheidende Koordinierungsfunktion zu.

Die deutsche Schieneninfrastruktur ist diskriminierungsfrei für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen offen - eine rasche Öffnung der übrigen europäischen Netze im Rahmen des Infrastrukturpaketes und des Eisenbahnpaketes ist dringend erforderlich und im Hinblick auf einen fairen Wettbewerb der europäischen Schienenverkehrsunternehmen zugunsten unserer Kunden, der transportierenden Industrie zwingend geboten.

Auch über Finanzierungsprogramme für Gleisanschlüsse könnte auf EU-Ebene nachgedacht werden.

Dem Abbau von Wettbewerbsverzerrungen und Schaffung der erforderlichen Voraussetzungen für einen konkurrenzfähigen Schienenverkehr ist in jedem Fall der Vorrang gegenüber ordnungspolitischen Maßnahmen einzuräumen.

Von großer Bedeutung ist es in diesem Zusammenhang, den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern fair zu gestalten. Neben der Öffnung der Schienennetze in Europa stehen der Politik zur spürbaren Veränderung des Modal Split zugunsten der Schiene entscheidende Stellhebel zur Verfügung: Infrastrukturfinanzierung, eine faire und gleichmäßige Anlastung von Wegekosten und externen Kosten, Ausgestaltung der Steuergesetzgebung sowie Formulierung und Kontrolle von Sozial- und Sicherheitsstandards. Der Einsatz dieser Instrumente hat erheblichen Einfluss auf die Position der Schiene im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern am Markt.

13.

Wie kann es gelingen, besser abgestimmte Konzepte zu entwickeln und die langfristige Dimension in die Planungen und Maßnahmen der Behörden und Unternehmen einzubeziehen, um der nachhaltigen Energieversorgung den Weg zu bahnen? Wie können die energiepolitischen Optionen der Zukunft vorbereitet werden?

In der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme sind im Artikel 3 die Gebiete "Energie" und "Verkehr" genannt. Da die Behörden nach dieser Richtlinie verpflichtet sind, die Umweltwirkungen beabsichtigter Programme und Pläne vorab zu prüfen, lassen sich über die Auswirkungen auf den Sektor "Verkehr" (Kernthema der Bahn) auch Forderungen zur Energieversorgung ableiten. Wenn diese Instrument richtig angewandt wird, bedarf es keiner weiteren Maßnahmen.

