

Antwort**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/790 –**

Meldungen über geplante Abgaben- und Strompreisentlastung zugunsten der Deutsche Bahn AG**Vorbemerkung der Fragesteller**

Nach Meldungen der Nachrichtenagentur „Reuters“ vom 30. März 2003 beabsichtigt die Bundesregierung, die Deutsche Bahn AG (DB AG) im Rahmen einer „Sonder-Härtefallregelung“ hinsichtlich der von ihr zu entrichtenden Stromkosten erheblich zu entlasten. Der Meldung zufolge soll künftig eine Härtefallregelung greifen, mit der die DB AG als einer der größten Stromverbraucher in Deutschland Ausgaben für elektrische Energie in Millionenhöhe sparen soll. Der Schienenverkehr soll nach der geplanten Regelung künftig nicht mehr – wie andere Stromverbraucher – für die Finanzierung erneuerbarer Energien aus Wind, Wasser oder Sonne herangezogen werden. Allein für Zusatzbelastungen aufgrund des Gesetzes zur Förderung Erneuerbarer Energien (EEG) werde die Bahn im Jahr 2003 voraussichtlich mit rund 20 Mio. Euro belastet. Bis 2010 könne sich diese Summe auch mit der geplanten Reform des EEG auf bis zu 68 Mio. Euro erhöhen. Man wolle daher die Umlage für die DB AG bei einer bestimmten Summe begrenzen.

Während SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie das Bundeskanzleramt die Pläne der Meldung zufolge befürworteten, habe das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) auf Nachfrage dazu erklärt, über derartige Pläne sei nichts bekannt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung misst dem Ausbau der erneuerbaren Energien eine zentrale Bedeutung im Hinblick auf wirksamen Klimaschutz und den Aufbau einer nachhaltigen Energieversorgung bei. Die erneuerbaren Energien stellen heute rund 3 % der Primärenergie und rund 8 % des verbrauchten Stroms (vorläufige Daten). Nur mit einem Mix aller zur Stromversorgung eingesetzten Energien kann der Strombedarf sinnvoll gedeckt werden. Fossile Energieträger und konventionelle Stromerzeugung werden dabei noch auf lange Sicht die breite Basis der Stromversorgung sein. Die Bundesregierung hat das Ziel, den Anteil erneu-

erbarer Energien an der Stromerzeugung gegenüber dem Jahr 2000 bis zum Jahr 2010 zu verdoppeln. Nach 2010 soll dieser Ausbau weiter deutlich voran gebracht werden. Bis Mitte des Jahrhunderts sollen erneuerbare Energien rund die Hälfte des Energieverbrauchs decken. Daraus ergeben sich zwischen 2010 und 2050 liegende Orientierungswerte. Die Bundesregierung hat das Ziel, dass erneuerbare Energien mittel- bis langfristig ihre Wettbewerbsfähigkeit im Energiebinnenmarkt erreichen. Denn nur dann, wenn sich erneuerbare Energien ohne finanzielle Förderung auf dem Markt behaupten, können sie auf Dauer eine tragende Rolle im Energiemarkt spielen.

Die Berücksichtigung der unterschiedlichen externen Kosten (insbesondere langfristige Umwelt- und Klimaschäden) der konventionellen und erneuerbaren Energie bei gleichzeitiger volkswirtschaftlicher Verträglichkeit bleibt weiter ein wichtiges Ziel.

Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) zielt darauf ab, den Beitrag erneuerbarer Energien an der Stromversorgung deutlich zu erhöhen. Die Differenzkosten für den Ausbau der erneuerbaren Energien durch das EEG werden von den Elektrizitätsversorgungsunternehmen, die Strom an Letztverbraucher liefern, getragen und über die Preisgestaltung an die Letztverbraucher weitergegeben.

Das Bundeskabinett hat am 9. April 2003 eine Härtefallregelung für stromintensive Unternehmen des produzierenden Gewerbes beschlossen. Einzelne Unternehmen können künftig teilweise vom Kostenanteil für den Bezug von Strom nach dem EEG befreit werden. Für diese Ausnahmeregelung muss das betreffende Unternehmen nachweisen, dass der EEG-Kostenanteil maßgeblich zu einer erheblichen Beeinträchtigung seiner Wettbewerbsfähigkeit führt. Ziel des vom Kabinett beschlossenen Gesetzentwurfs ist es, eine solche Beeinträchtigung zu vermeiden. Die neue Regelung wird bis zum 1. Juli 2004 befristet. In der in Erarbeitung befindlichen Novelle des EEG soll eine endgültige Regelung unter Auswertung der ersten Erfahrungen erfolgen.

1. Welche Branchen und (Groß-)Unternehmen in Deutschland werden gegenwärtig durch die so genannte Ökosteuer, die Abgabe zur Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) sowie durch das EEG in jeweils welcher Höhe belastet und wie wird sich die Höhe dieser Belastungen in den kommenden Jahren nach Einschätzung der Bundesregierung absehbar entwickeln?

Im Rahmen der ökologischen Steuerreform werden Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft durch die Gewährung ermäßigter Ökosteuersätze auf Strom und Heizstoffe in Höhe von 60 Prozent der Ökosteuerregelsätze begünstigt. Darüber hinaus wird energieintensiven Unternehmen des Produzierenden Gewerbes der so genannte Spitzenausgleich nach § 10 des Stromsteuergesetzes und § 25a des Mineralölsteuergesetzes gewährt, dessen Höhe sich im Einzelfall an der Belastung durch die Ökosteuer einerseits und der Entlastung durch die Absenkung der Rentenversicherungsbeiträge andererseits bemisst.

Auf der Grundlage von Angaben der DB AG im Zusammenhang mit dem Gesetz zur Fortführung der ökologischen Steuerreform schätzt die Bundesregierung die Belastung der DB AG durch die Ökosteuer im Jahr 2003 auf ca. 200 Mio. Euro.

Um die Wettbewerbssituation des Verkehrsträgers Schiene und des öffentlichen Personennahverkehrs zu verbessern, wird Strom für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr und im Verkehr mit Oberleitungsbussen nur mit 50 Prozent des Regelsteuersatzes besteuert. Darüber hinaus wurde ab dem 15. Februar 2000 für die Personenbeförderung im Schienenverkehr und mit Kraftfahrzeugen im

genehmigten Linienverkehr für den Nahverkehrsbereich eine Vergütungsmöglichkeit für einen Teil der Mineralölsteuer auf die Kraftstoffe Gasöl (Diesel), Flüssiggas und Erdgas eingeführt. Dadurch wird der öffentliche Personennahverkehr nur mit der Hälfte der Steuersatzanhebungen auf diese Kraftstoffe belastet.

Aus den der Bundesregierung vorliegenden Statistiken lässt sich nicht ableiten, wie hoch die Belastung einzelner Branchen oder Unternehmen durch die Ökosteuer ist, entsprechend detaillierte Daten werden nicht erhoben.

Die aus den Regelungen des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes vom 19. März 2002 resultierende Belastung ist für Großverbraucher von Strom spezifisch begrenzt. Nach § 9 Abs. 7 des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes darf sich für Letztverbraucher, deren Jahresverbrauch an einer Abnahmestelle mehr als 100 000 kWh beträgt, das Netznutzungsentgelt für über 100 000 kWh hinausgehende Strombezüge aus dem Netz für die allgemeine Versorgung an dieser Abnahmestelle höchstens um 0,05 Cent/kWh erhöhen. Sind Letztverbraucher Unternehmen des Produzierenden Gewerbes, deren Stromkosten im vorangegangenen Kalenderjahr 4 Prozent des Umsatzes überstiegen, darf sich das Netznutzungsentgelt für über 100 000 kWh hinausgehende Strombezüge höchstens um 0,025 Cent/kWh erhöhen. Diese Regelungen gelten entsprechend für Unternehmen des schienengebundenen Verkehrs sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Das Gesetz sieht im Zusammenhang mit diesen Belastungsregelungen keine Meldepflichten an staatliche Stellen vor. Die Bundesregierung verfügt daher über keine Angaben, welche Unternehmen in welcher Höhe im Jahr 2002 konkret durch die Regelungen des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes belastet wurden und wie sich diese Belastung in Zukunft entwickeln wird. Gleiches gilt für Branchen.

Nach dem Erfahrungsbericht der Bundesregierung zum EEG ergeben sich je nach erzielbarem Marktpreis für Strom aus konventionellen Energieträgern auf der Basis des Vergütungsvolumens des Jahres 2001 (rd. 1,54 Mrd. Euro) Kosten pro kWh durch das EEG von etwa 0,18 bis 0,26 Cent/kWh. Nach Auskunft der für die Strompreisaufsicht und die kartellrechtliche Missbrauchsaufsicht bei Strom (soweit allein Länderbezug) zuständigen Bundesländer war für das Jahr 2001 von anerkannten Kosten im Bereich von 0,25 Cent/kWh auszugehen. Bei dem für 2001 ausgewiesenen Wert von 0,25 Cent/kWh ist ein Abschlag für den vermiedenen Strombezug aus der konventionellen Stromerzeugung berücksichtigt. Auf der Berechnungsgrundlage dieses Wertes können nach dem weiteren Anstieg des EEG-Vergütungsvolumens die EEG-Kosten für 2002 (Vergütungsvolumen: rd. 2,2 Mrd. Euro) auf eine Größenordnung von durchschnittlich rd. 0,34 Cent/kWh und für 2003 (Vergütungsvolumen: voraussichtlich rd. 2,75 Mrd. Euro) von etwa 0,43 Cent/kWh geschätzt werden.

Nach Auskunft der DB AG lag der Kostenanteil des EEG im Jahr 2002 bei einem Gesamtstromverbrauch von 13,6 TWh, einem Strombezug aus dem allgemeinen Netz für Traktion von 2,9 TWh und einem Strombezug aus dem allgemeinen Netz für die stationäre Verwendung von 1,4 TWh bei 16,34 Mio. Euro.

2. Sind die eingangs zitierten Inhalte der Meldung der Nachrichtenagentur „Reuters“ vom 30. März 2003 zutreffend?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

3. Wenn ja, welche konkreten Bestimmungen sind zugunsten welcher Branchen oder Unternehmen beabsichtigt, und welche Überlegungen veranlassen die Bundesregierung gegebenenfalls, eine zusätzliche „Sonder-Härtefall-

regelung“ zugunsten der DB AG als einem der größten Stromverbraucher in Deutschland vorzusehen?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

4. Wenn ja, welche Bundesministerien waren und sind an den zugehörigen Abstimmungsgesprächen beteiligt, wann genau haben solche Gespräche stattgefunden (bzw. werden noch stattfinden) und weshalb ist dem für die Förderung „Erneuerbarer Energien“ federführenden BMU darüber nichts bekannt?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

5. Wenn nein, sind die eingangs zitierten Schätzungen über die Belastung der DB AG durch die so genannte Ökosteuer, die Abgabe zur KWK-Förderung sowie durch das EEG zutreffend?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Wenn nein, wie hoch schätzt die Bundesregierung diese Belastungen stattdessen?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Gedenkt die Bundesregierung dieser Belastung auf andere Weise entgegenzuwirken, und wenn ja, wie soll dies konkret geschehen?

Die Bundesregierung hat bereits durch umfangreiche Steuerermäßigungen bei der Mineralöl- und Stromsteuer – wie in der Antwort zu Frage 1 dargestellt – einer zu hohen Nettobelastung entgegengewirkt. Zudem kann auch die DB AG von indirekter Entlastung durch die Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung Gebrauch machen. Darüber hinaus ist bei einer Gesamtbetrachtung auch die Entlastung der DB AG durch die Senkung der Rentenversicherungsbeiträge im Rahmen der ökologischen Steuerreform zu berücksichtigen.

Im Übrigen ist das relative Preisverhältnis ausschlaggebend für die Wettbewerbsfähigkeit eines Verkehrsträgers. Hier hat sich die Situation für die DB AG durch die Ökologische Steuerreform deutlich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr verbessert. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sind beispielsweise mit dem Jahr der Einführung der Ökologischen Steuerreform die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personenverkehr erstmals wieder in vier Jahren in Folge (1999 bis 2002) gestiegen (+0,4 % in 1999; +0,8 % in 2000; +0,8 % in 2001 und +0,5 % in 2002). Dadurch profitiert die Deutsche Bahn AG, die zugleich größter Busbetreiber in Deutschland ist.

Die Bundesregierung finanziert außerdem Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahn des Bundes in beträchtlicher Höhe. Für den Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen der Schienenwege hat die Bundesregierung in den Jahren von 1994 bis 2002 insgesamt rund 33,9 Mrd. Euro bereitgestellt. Sie leistet damit einen gewichtigen Beitrag zur Stärkung des Schienenverkehrs und der Wettbewerbssituation der DB AG. Die Investitionen in die von der DB AG betriebene Schieneninfrastruktur sollen auch in Zukunft auf hohem Niveau fortgeführt werden.

Die Einführung der LKW-Maut wird eine Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger unterstützen. Dies eröffnet der DB AG und anderen Gütertransportunternehmen auf der Schiene verbesserte Marktchancen.

In den Koalitionsvertrag 2002 wurde der Plan aufgenommen, ab dem Jahr 2005 den Mehrwertsteuersatz für den Schienenpersonenverkehr auf 7 % zu senken und damit an den Satz für den Nahverkehr anzugleichen. Erwartet wird eine Weitergabe dieser Entlastung auf die Fahrpreise und damit an die Bahnkunden. Auch hierdurch würde die Attraktivität des Verkehrs auf der Schiene weiter gesteigert werden.

Im Interesse gleicher Rahmenbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger wird die Bundesregierung weiter dafür werben, die Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge im Hinblick auf den Streckenanteil über Deutschland abzuschaffen, wie mit dem Steuervergünstigungsabbaugesetz vorgeschlagen. Dies würde die Wettbewerbsposition der DB AG im grenzüberschreitenden Personenverkehr stärken.

Die Bundesregierung konnte auf der Sitzung der EU-Finanzminister am 20. März 2003 eine politische Einigung zur EU-weiten Energiebesteuerung erreichen. Demnach ist ab dem Jahr 2004 eine Besteuerung von Kerosin auf Inlandsflügen wie auch auf Flügen zwischen Mitgliedstaaten, die dies wünschen, rechtlich zulässig.

8. Wenn nein, wie bewertet die Bundesregierung die genannte Belastung der DB AG angesichts des seitens der Bundesministerin für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft, Renate Künast, öffentlich vorgebrachten Eindrucks, dass die gegenwärtigen Preise für Bahnfahrkarten unangemessen hoch seien?

Die Festlegung der Fahrpreishöhe im Schienenpersonenfernverkehr ist eine ausschließlich unternehmerische Angelegenheit der DB AG. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass bei der DB AG als Dienstleistungsunternehmen das Kundenverhalten einen entscheidenden Gradmesser für die Akzeptanz der Angebotsstruktur darstellt.

Die Bundesministerin für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft, Renate Künast, hat im Zuge der Einführung des neuen Preissystems bei der DB AG gefordert, die Transparenz des Systems zu erhöhen. Weitere Forderungen zielen darauf ab, die Rechtsposition der Fahrgäste insgesamt zu stärken. Zur Höhe konkreter Preise hat sich die Bundesministerin für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft, Renate Künast, nicht geäußert.

9. Welchen Anteil hat die Belastung der DB AG durch die so genannte Öko-steuer, die Abgabe zur KWK-Förderung und das EEG nach Einschätzung der Bundesregierung an den gegenwärtigen Preisen für Bahnfahrkarten?

Die Kalkulation der Fahrpreise gehört zum unternehmerischen Verantwortungsbereich. Die Bundesregierung kann hierzu keine Angaben machen.

10. Teilt die Bundesregierung den seitens der Bundesministerin für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft, Renate Künast, öffentlich vorgetragene Eindruck gegenwärtig zu hoher Preise für Bahnfahrkarten?

Auf die Antworten zu den Fragen 8 und 9 wird verwiesen.

11. Besteht ein Zusammenhang zwischen den eingangs zitierten Sachverhalten und Absichtsbekundungen zu dem kurzfristig durch das BMU für den 11. April 2003 anberaumten „Workshop“ über das Tarifsystem der DB AG?

Nein.

12. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Einfluss der Belastung der DB AG durch die so genannte Ökosteuer, die Abgabe zur KWK-Förderung und das EEG auf die Preise für Bahnfahrkarten auf dem vorgenannten „Workshop“ zu erörtern?

Nein.

13. Wie bewertet die Bundesregierung die ebenfalls in einer der eingangs genannten Agenturmeldungen zitierten Äußerungen des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Hartmut Mehdorn, wonach das dem Vernehmen nach umweltfreundliche Verkehrsmittel Bahn allgemein nur unzureichend gefördert werde und dass zur Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen gegenüber dem Luftverkehr seitens der Bundesregierung zu wenig unternommen werde?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

