

16. Dezember 2019

Auswirkungen des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) auf den Dampflokomotiv-Betrieb der Museums- und Touristikbahnen

Der VDMT regt an, den Verbrauch fossiler Brennstoffe der zumeist ehrenamtlich getragenen Museums- und Touristikbahnen rechtssicher in die Regelung zur Rückerstattung nach § 11 BEHG einzubeziehen, die Möglichkeit zur Rückerstattung mindestens aber in der noch zu erlassenden Rechtsverordnung zu § 11 BEHG konkret zu eröffnen.

Sachverhalt

Durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz werden CO₂-Emissionen je t CO₂ steigend von 25 € (2021) auf 55 € (2025) bepreist. Anschließend soll sich der Preis in einem Korridor von 55 – 65 € je t bewegen. Darauf haben sich Bund und Länder am 16.12.2019 politisch verständigt. Damit erhöht sich der Preis für Steinkohle, die aktuell 250 – 300 €/t frei Haus kostet, um 70,75 € bis zu 183,95 €.

CO₂-Bepreisung bedeutet 1,3 – 3,3 Mio. € Mehraufwand im Jahr

Rd. 80 der meist ehrenamtlich getragenen Museums- und Touristikbahnen betreiben in Deutschland aktuell noch Dampflokomotiven. Kleinere Loks verbrennen rd. 1 t je Betriebstag, große Schnellzug-Dampfloks ca. 1,5 t/100 km. Insgesamt benötigen sie ca. 17.000 – 19.000 t Kohle/Jahr. Das entspricht dem Verbrauch eines modernen Kohlekraftwerks in rd. 2 Tagen.

Für die Klimabilanz sind diese Emissionen zu vernachlässigen, die finanziellen Auswirkungen der CO₂-Bepreisung für die Museums- und Touristikbahnen sind jedoch gravierend. Bei einem mittleren Verbrauch von 18.000 t/Jahr bedeutet die CO₂-Bepreisung eine Mehrbelastung von jährlich 1,3 Mio. € (2021) bis zu 3,3 Mio. € (ab 2025 bei 65 €/t). Die Kompensationsmaßnahmen wirken für sie praktisch nicht.

Das mag abstrakt wenig sein, für die zumeist ehrenamtlich geführten Bahnen ist die Mehrbelastung, wenn überhaupt, nur schwer zu bewältigen. Es ist zwar eine Härtefallregelung vorgesehen. Sie geht aber von gewerblichem Verbrauch aus. Offen ist, ob Museums- und Touristikbahnen darunterfallen.

Museums- und Touristikbahnen in Härtefallregelung nach § 11 BEHG einbeziehen

Deshalb sollte bei der nun notwendigen Novelle des BEHG klarstellend nach § 11 Abs. 1 Satz 3 BEHG folgender Satz ergänzt werden:

„Bei Eisenbahnen ist stets von einer unzumutbaren Härte auszugehen, soweit Fahrzeuge, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt¹ werden, diese Brennstoffe verbrauchen.“

¹ Der Begriff der Nutzung ausschließlich für historische oder touristische Zwecke entstammt dem EU-Recht (z. B. RL (EU) 2016/797 und 798) und grenzt kommerzielle Eisenbahnen generell in verschiedenen Rechtsmaterien gegenüber Museums- und Touristikbahnen ab. Mit dieser eingeführten Definition kann die Ausnahmeregelung präzise und sachgerecht beschränkt werden.

Folgende Gründe sprechen für diese Härtefallregelung:

- Im Dampflokbetrieb können fossile Brennstoffe nicht substituiert werden. Ziel der Bepreisung ist es aber, klimaschädliche Brennstoffe durch umweltfreundliche Energieerzeugung zu ersetzen. Das ist beim Dampflokbetrieb schlechterdings unmöglich. Die vom Gesetzgeber beabsichtigte Lenkungswirkung kann also objektiv nicht erreicht werden.
- Museums- und Touristikbahnen wollen keine Mobilität ermöglichen, sondern historische Technik präsentieren. Das ist authentisch nur mit dem Verfeuern von Kohle möglich. Andernfalls müsste der Dampflokbetrieb ganz eingestellt werden.
- Museums- und Touristikbahnen leisten einen – positiven – Beitrag zur Imagebildung des umweltfreundlichen Verkehrssystems Bahn. Gerade für Kinder ist es oft die erste Bahnfahrt in ihrem Leben. Dabei übt der Dampflokbetrieb eine besondere Faszination aus. Dieses Erlebnis soll weiterhin möglichst vielen zu erschwinglichen Preisen geboten werden.
- Gerade der Dampflokbetrieb ist die Attraktion schlechthin für viele touristische Destinationen. Museums- und Touristikbahnen sind oft ein solitäres Reiseziel und besonders für entlegene Ziele als Anker für die touristische Entwicklung besonders wichtig. Deshalb fördern einige Länder und Kommunen diese Bahnen. Trotz der Förderung ist ein kostendeckender Betrieb zu akzeptablen Fahrpreisen bereits heute nur sehr schwierig darstellbar.
- Museums- und Touristikbahnen werden zumeist ehrenamtlich getragen. Mit einer derart erheblichen Verteuerung des Kohleverbrauchs würde dieses bürgerschaftliche Engagement konterkariert.
- Für die vorgeschlagene Härtefallregelung gibt es bereits Parallelen. So sind beispielsweise Oldtimer von Einfahrverboten in Umweltzonen ausgenommen.

Alternative: Härtefallregelung in die Rechtsverordnung zu § 11 BEHG aufnehmen

Sofern der Entwurf für den Gesetzestext des BEHG nicht geändert werden soll, regen wir eine entsprechende Härtefallregelung in der noch zu erlassenden Rechtsverordnung zu § 11 BEHG an.

Kontakt:

Volker Wente
Vorstand VDMT
c/o Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
Kamekestr. 37 – 39
50672 Köln

wente@vdm.de

Tel: 0221 57979 138 (d), 0163 5797938 (m)