

Senkung der Energiekosten für Verkehrsunternehmen

Jannis Sokianos
Dr. Christoph Riese
Julia Huth

Pünktlich zum 1. Januar ist das EEG 2021 in Kraft getreten¹. Bis zuletzt feilte der Gesetzgeber an den Inhalten. Dabei sind sehr kurzfristig zwei Regelungen aufgenommen worden, die für Verkehrsunternehmen Grund zur Freude sind. Sie betreffen den Bereich der energierechtlichen Kostenprivilegierungen – und damit ein für energieintensive Verkehrsunternehmen besonders relevantes Feld.

In gebotener Kürze widmen wir uns nachfolgend allen drei Säulen der energierechtlichen Kostenprivilegierungen. Wir starten mit den Netzzumlagen, wobei die EEG-Novelle hier die erwähnten neuen Regelungen bereithält: eine neue Umlagebegrenzung für E-Busse sowie eine Vereinfachung bei den Nachweisanforderungen. Anschließend stellen wir die Möglichkeiten der Kostensenkung bei den Netzentgelten sowie der Strom- und Energiesteuer dar.

Fügt sich die neue Umlagebegrenzung nahtlos in die vorhandenen Regelungen ein? Welche Systematisierungen können dabei vorgenommen werden? Wie steht es um den Dauerbrenner „Messen und Schätzen“? Diese Fragen werden wir im Rahmen der Darstellung beantworten.

1. Begrenzung der EEG-Umlage

Die EEG-Umlage dient der Finanzierung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energieträgern und fällt grundsätzlich an, sobald Strom verbraucht wird. Die Höhe wird im Regelfall durch die Übertragungsnetzbetreiber festgelegt und betrug im Jahr 2020 EUR 67,56 je MWh. Für das Jahr 2021 wird die Umlage erstmals durch den Gesetzgeber bei EUR 65,00 je MWh gedeckelt.²

Für Verkehrsunternehmen gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, die EEG-Umlage für ihre hohen Stromverbräuche zu reduzieren: entweder durch den Betrieb von

Stromerzeugungsanlagen (Eigenversorgungskonzept) oder im Rahmen der besonderen Ausgleichsregelung („BesAR“). Wir betrachten nachfolgend die zweite Variante.

Die BesAR ermöglicht ausgewählten energieintensiven Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen eine Begrenzung der regulär auf ihren Stromverbrauch anfallenden Umlagehöhe. Das Vorliegen der Voraussetzungen wird im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) geprüft.

Bislang bestand für Verkehrsunternehmen ausschließlich die Möglichkeit, die EEG-Umlage für den Fahrstrom des Schienenbahnverkehrs auf 20% der üblichen Umlagehöhe zu reduzieren (§ 65 EEG). Dazu zählt nicht nur der für den Antrieb der Züge erforderliche Strom (Traktionsstrom), sondern auch sicherheitsrelevante Stromverbräuche, etwa für die Beleuchtung von Bahnsteigen, Trassen und Tunneln sowie für die Signalgebung und die Leitwarten. Die Ursprünge dieser Begünstigung liegen im Stromsteuerrecht, das schon seit längerer Zeit einen ermäßigten Steuersatz für Fahrstrom im Schienenbahnverkehr kennt.³

Seit dem 1. Januar 2021 gibt es nun auch die Begrenzungsmöglichkeit für elektrisch betriebene Busse im Linienverkehr (§ 65a EEG 2021). Dies stellt eine wichtige Begünstigung auf dem Weg zu voll elektrifizierten Busflotten dar. Insbesondere die öffentliche Hand hat in diesem Zusammenhang für den ÖPNV bereits hohe Investitionen getätigt.

Aktuell ist nicht sicher vorhersehbar, welche Stromverbräuche als begrenzungsfähiger Fahrstrom im Linienverkehr mit E-Bussen anerkannt werden. Unzweifelhaft wird die EEG-Umlage für den Traktionsstrom begrenzt werden.

¹ Gesetz zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und weiterer energierechtlicher Vorschriften vom 21.12.2020, BGBl. I 2020, 3138.

² Dies erfordert einen Zuschuss aus dem Bundeshaushalt und könnte die Beihilfeeigenschaft des Umlagemechanismus begründen.

³ § 9 Abs. 2 StromStG, dazu unten Ziffer 5.

Doch wie steht es z.B. mit den oben erwähnten sicherheitsrelevanten Stromverbräuchen? Die neue Begünstigung ist ersichtlich nach dem Vorbild der Schienenbahnbegünstigung gestaltet, was für einen gewissen Gleichlauf bei den potentiell begrenzungsfähigen Stromverbräuchen spricht. Die Beleuchtung des Zustiegsbereichs der Bushaltestellen sollte demnach erfasst sein.

Es gibt aber auch strukturelle Unterschiede beider Verkehrsmittel. So muss etwa für den elektrifizierten Linienbusverkehr nicht zwingend eine mit einem Schienennetz vergleichbare Infrastruktur vorgehalten werden (Ausnahme: Oberleitungsomnibusse). Die E-Busse nutzen die öffentlichen Straßen gemeinsam mit privaten Verkehrsteilnehmern. Dieser Umstand dürfte sich auf den Begünstigungsumfang auswirken. Der Gesetzgeber wird hier also noch präzisieren müssen. Denkbar wäre auch eine Verlautbarung des BAFA, welches für Schienenbahnen jährlich ein Merkblatt zur Verwaltungspraxis veröffentlicht.

Wie bei allen Regelungen der BesAR gilt auch für § 65a EEG 2021 der beihilferechtliche Genehmigungsvorbehalt.⁴ Vor einer Anwendung der neuen Begünstigung ist also der Genehmigungsbeschluss der EU Kommission abzuwarten.

2. Begrenzung weiterer Netzzumlagen

Neben der EEG-Umlage treiben drei weitere Netzzumlagen den Strompreis in die Höhe. Zu nennen ist zunächst die **KWK-Umlage**. Über diese werden die Kosten für die Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung auf die Letztverbraucher gewälzt. Dies erfolgt durch Aufschlag auf die Netzentgelte für bezogene Strommengen. Da vor allem der Schienenbahnbetrieb mit äußerst hohem Stromverbrauch einhergeht, wurde auch hier parallel zur EEG-Umlagebegrenzung für Schienenbahnen eine Deckelung des KWK-Umlageaufschlags für selbstverbrauchte Strombezüge ab der ersten GWh geregelt (§ 27c KWKG). Begünstigt sind explizit nur Schienenbahnunternehmen und der im Bahnverkehr verbrauchte Fahrstrom.⁵ Die Begrenzung der KWK-Umlage umfasst nach aktueller Rechtslage nicht den Verbrauch der E-Busse im Linienverkehr.

Ähnlich sieht es bei der Begrenzung der **Offshore-Netzzumlage** aus. Über diese Umlage werden bestimmte

Kosten für Anbindung, Errichtung und Betrieb von Offshore-Windparks auf die Letztverbraucher gewälzt. Der Begrenzungsanspruch ist in § 17f Abs. 5 EnWG geregelt und verweist wiederum auf die aktuellen Regelungen zur Begrenzung der KWK-Umlage. Diese umfasst, wie beschrieben, nicht den Verbrauch der E-Busse.

Werfen wir nun einen Blick auf eine weitere relevante Netzzumlage, die in der Stromnetzentgeltverordnung (StromNEV) geregelt ist. Die Umlage wird gemeinhin etwas sperrig als **§ 19 StromNEV-Umlage** bezeichnet. Dahinter steckt ein Mechanismus, durch den Netzbetreiber bestimmte Mindererlöse, die sie aufgrund von Netzentgeltprivilegierungen stromintensiver Unternehmen erleiden, auf die Gesamtheit der Stromverbraucher wälzen dürfen. Ein Anspruch auf Begrenzung dieser Umlage folgt aus § 19 Abs. 2 Satz 15 StromNEV. Danach wird der Aufschlag auf die Netzentgelte für selbstverbrauchte Strombezüge, die über eine GWh hinausgehen, auf 0,05 Cent je kWh gedeckelt.

Dabei werden aufgrund einer statischen Verweisung die Regelungen des **KWKG 2016** in Bezug genommen. In der damaligen Gesetzesfassung wurde die Begrenzung der KWK-Umlage noch anhand verbrauchsabhängiger Letztverbrauchergruppen bestimmt. Ergänzend gab es auch eine Sonderregelung für Schienenbahnen.⁶ Hier lässt sich der Fahrstrom für E-Busse allerdings nicht einordnen, weil er nicht an der (fingierten) einheitlichen Abnahmestelle für den Bahnstrom entnommen wird.

Jedoch könnten Verkehrsunternehmen hier vom Auseinanderfallen der begrenzten Netzzumlage Regelungen profitieren. Denn der Fahrstrom für die E-Busse im Linienverkehr ließe sich in die alte Letztverbrauchergruppe B einordnen, die aufgrund des statischen Verweises in diesem Kontext noch gilt. Die § 19 StromNEV-Umlage scheint insofern einheitlich für den Fahrstrom für Schienenbahnen und den Linienverkehr mit E-Bussen zu greifen. Ob der Gesetzgeber dies beabsichtigte oder ob dies Ergebnis des fragmentarischen Gesamtgefüges und der kurzfristigen Aufnahme in die EEG-Novelle ist, lassen wir dahinstehen.

Als **Zwischenfazit** ist festzuhalten, dass Verkehrsunternehmen bei den Netzzumlagen erhebliche Potentiale zur Kostensenkung nutzen können. Einen Gleichlauf der ge-

⁴ Vgl. § 105 Abs. 2 EEG 2021.

⁵ § 27c Abs. 1 Satz 1 KWKG 2020 verweist ausdrücklich nur auf die Schienenbahndefinition des § 3 Nr. 40 EEG und die Definition der Abnahmestelle in § 65 Abs. 7 EEG.

⁶ § 26 Abs. 3 KWKG 2016.

setzlichen Regelungen gibt es allerdings nicht (mehr). Insofern existiert auch keine umlagenübergreifende „Systematik“, in welche sich die neue Begünstigung für E-Busse einfügen könnte. Auch diesen Aspekt sollte der Gesetzgeber bei nächster Gelegenheit nachschärfen und die neue Begünstigung konsequent und ausdrücklich auf alle Netzumlagen erstrecken.

3. Nachweisanforderungen

Alle vorstehend dargestellten Netzumlagen unterliegen strengen Nachweisanforderungen. Insbesondere müssen die Stromverbräuche mess- und eichrechtskonform erfasst werden. Eine **Strommengenabgrenzung** ist zudem immer dort erforderlich, wo keine Umlagebegrenzung mehr greift. Das betrifft Stromweiterleitungen an Dritte sowie nicht begrenzungsfähigen Eigenverbrauch. Hier wird es sehr kleinteilig. Während etwa die Bahnsteigbeleuchtung im Rahmen von § 65 EEG begrenzungsfähig ist, trifft dies auf die allgemeine Bahnstabsbeleuchtung nicht zu. Beide Stromverbräuche müssen daher im Regelfall anhand von **mess- und eichrechtskonformer Zählertechnik** voneinander abgegrenzt werden.⁷ Hintergrund ist, dass dem EEG-Konto keine Umlagebeträge ungerechtfertigt vorenthalten werden sollen.

Eine Schätzung von Verbräuchen wird im Zusammenhang mit den Netzumlagen nur in seltenen Ausnahmefällen zulässig bleiben. Die bislang gültige generelle Schätzbefugnis sollte eigentlich mit Ablauf des 31. Dezember 2020 endgültig entfallen. Hier verschaffte die EEG-Novelle den betroffenen Unternehmen, darunter auch Verkehrsunternehmen, jetzt etwas Luft: die **Schätzbefugnis bleibt für ein weiteres Jahr zulässig** und wird erst mit Ablauf des 31. Dezember 2021 entfallen.⁸

Unternehmen müssen diesen zeitlichen Aufschub nutzen, um sich sorgfältig mit den Nachweisanforderungen auseinander zu setzen und ggf. Messtechnik nachzurüsten. Die individuelle Unternehmenspraxis beim Umgang mit Strommengen und begrenzten Netzumlagen ist in Gestalt eines **Messkonzepts**⁹ darzustellen.

⁷ Vgl. §§ 62b und 62a EEG 2021, die für alle Netzumlagen entsprechend anzuwenden sind.

⁸ Vgl. die Übergangsvorschriften in § 104 Abs. 10 und 11 EEG 2021, auf die bei allen Netzumlagen verwiesen wird.

4. Netzentgelte und Konzessionsabgabe

Verkehrsunternehmen können unter bestimmten Voraussetzungen individuelle Netzentgelte von ihrem Anschlussnetzbetreiber verlangen. In Betracht kommt zunächst § 19 Abs. 2 Satz 2 StromNEV (**intensive Netznutzung**). Dahinter steht die Erwägung, dass durch die hohe Zahl von Benutzungsstunden und einen hohen Jahresverbrauch eine kontinuierliche, netzstabilisierende Wirkung ausgeht und dies die Kosten des Netzbetriebs reduziert („Bandlast“). Hohe und kontinuierliche Stromverbräuche sind für Schienenbahnunternehmen typisch, sofern sie einen ununterbrochenen Fahrbetrieb aufrechterhalten.

Zudem können Verkehrsunternehmen auch aufgrund einer besonderen Anschlussstation ein individuelles Netzentgelt beanspruchen. Das erfordert einen Netzanschluss mindestens in Mittelspannungsebene. Soweit dabei die für den Anschluss genutzten Betriebsmittel des Netzbetreibers durch das Verkehrsunternehmen ausschließlich selbst genutzt werden, muss der Netzbetreiber für diese **singuläre Nutzung** gemäß § 19 Abs. 3 StromNEV ein individuelles Netzentgelt anbieten. Eine häufig anzutreffende Konstellation ist der Anschluss von Gleichrichterwerken des Schienenbahnunternehmens an die Mittelspannungssammelschienen des Netzbetreibers.

Zu erwähnen sind zudem die Privilegierungen bei der **Konzessionsabgabe**, die für Verkehrsunternehmen aufgrund des hohen Verbrauchs und der dadurch erreichbaren Einstufung als Sondervertragskunde in Betracht kommen.

5. Strom- und Energiesteuer

Neben den Netzumlagen und den Netzentgelten bilden die Begünstigungen des Strom- und Energiesteuerrechts die dritte Säule der energierechtlichen Kostenprivilegierungen. Für Verkehrsunternehmen gibt es drei besonders relevante Regelungen, die wir nachfolgend darstellen.

Zunächst ist nach § 56 EnergieStG eine **Energiesteuerentlastung für fossile Kraftstoffe** erreichbar, die im ÖPNV verwendet werden (Kraftfahrzeuge und Schienenbahnen). Nicht nur wegen der fossilen Kraftstoffe, sondern auch mit Blick auf den Geltungszeitraum kann die Regelung als Dinosaurier bezeichnet werden. Die Vorschrift galt

⁹ Gesetzlicher Anknüpfungspunkt für das Messkonzept ist § 104 Abs. 10 Satz 2 EEG 2021.

schon im Mineralölsteuergesetz.¹⁰ Anwendung findet sie heute zumeist für im Nahverkehr eingesetzte Dieselbusse.

Die spiegelbildliche Entlastung für im ÖPNV mit Kraftfahrzeugen verwendeten **Fahrstrom** findet sich seit 1. Januar 2018 in § 9c StromStG. Beide Entlastungsansprüche gelten nur für den Nahverkehr, sodass die Beförderungsfälle gesondert zu bewerten sind.¹¹

Zentrale Vorschrift für den **leitungsgebundenen ÖPNV** ist § 9 Abs. 2 StromStG (Schienenbahnen und O-Busse). Danach ist für den Fahrstrom lediglich ein ermäßigter Steuersatz anzulegen. Wie bereits erwähnt, diente diese Vorschrift als „Blaupause“ für die oben dargestellte EEG-Umlagebegrenzung für Schienenbahnen. Urheber der angesprochenen Kleinteiligkeit bei den begünstigten Stromverbräuchen ist also die Finanzverwaltung. Ob sie auch auf die neue EEG-Umlagebegrenzung für E-Busse im Linienverkehr übertragen wird, bleibt abzuwarten. Begrüßenswert wären anwenderfreundliche Vereinfachungen.

Ein wesentlicher Unterschied zur EEG-Umlagebegrenzung besteht allerdings auf der Nachweisebene. Die strikten Anforderungen des EEG an das Messen und Schätzen¹² gelten nicht im Stromsteuerrecht. **Sachgerechte Schätzungen** sind hier also weiterhin grundsätzlich zulässig. Ob es dabei bleibt, ist nicht sicher abzusehen.¹³

6. Fazit und Ausblick

Wie gezeigt, bestehen für Verkehrsunternehmen zahlreiche Möglichkeiten zur Senkung ihrer Energiekosten. Der Teufel steckt - wie immer und gerade im Energierecht - im Detail.

Sehr zu begrüßen ist die neue EEG-Umlagebegrenzung für E-Busse im Linienverkehr. Diese sollte – auch mit Blick auf Klimaschutz sowie verkehrspolitische und energiewirtschaftliche Gründe¹⁴ – konsequent auf alle Netzzulagen erstreckt werden. Schließlich wird eine Integration von Grünstrom im Verkehrssektor nur ermöglicht, wenn weitreichende Anpassungen der Verkehrsmittel sowie der Infrastrukturen vorgenommen werden.

¹⁰ § 25 Abs. 1 Nr. 4a MinStG.

¹¹ Näheres ist der Dienstvorschrift ÖPNV des Zolls zu entnehmen (vom 02.09.2013, III B6 V 8245/07/10013).

¹² §§ 62a, 62b, 104 Abs. 10, 11 EEG 2021.

¹³ Die neue Terminologie der amtlichen Hinweise zu den Formularen des Zolls weist bereits eine verdächtige Ähn-

Darüber hinaus sollten die energierechtlichen Kostenprivilegierungen schrittweise systematisiert werden. Dies würde den hohen Aufwand bei der Geltendmachung und beim Nachweis der Begünstigungen senken. Ein nicht unerheblicher Teil der ersparten Energiekosten wird ansonsten durch die administrative Anwendung dieser wirtschaftlich bedeutsamen Regelungen für Verkehrsunternehmen und andere Berechtigte aufgezehrt.

Auf einer abstrakteren Betrachtungsebene dürfte vor allem die Elektrifizierung der Busflotten des ÖPNV ein hohes Synergiepotential in den Städten und Kommunen aktivieren. Denkbar sind etwa Konzepte einer gemeinsamen Nutzung der Ladesäulen durch andere große Abnehmer wie etwa Fahrzeuge der kommunalen Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung, ggf. auch im Zusammenhang mit kommunaler Wasserstoffherzeugung. Die Anreizwirkung energierechtlicher Begünstigungen kann dabei eine Schlüsselrolle spielen.

Bei der Umsetzung aller angesprochenen Aspekte unterstützen wir Sie gern.

lichkeit mit den EEG-Vorgaben auf. Formulare stellen allerdings keine Rechtsgrundlage für belastende Maßnahmen (Messvorgaben) dar.

¹⁴ Der Stromsektor soll nicht nur mit dem Verkehrs-, sondern auch dem Wärmesektor gekoppelt werden. Vgl. dazu unser [Legal Update zum neuen Gebäudeenergiegesetz](#) vom 01.09.2020.

Hinweis

Dieser Überblick dient ausschließlich der allgemeinen Information und kann konkreten Rechtsrat im einzelnen Fall nicht ersetzen. Sprechen Sie bei Fragen bitte Ihren gewohnten Ansprechpartner bei GÖRG bzw. die Autoren Jannis Sokianos unter +49 30 884503 187 oder jsokianos@goerg.de, Dr. Christoph Riese unter +49 30 884503 198 oder criese@goerg.de oder Julia Huth unter +49 221 33660 722 oder jhuth@goerg.de an. Informationen zum Autor finden Sie auf unserer Homepage www.goerg.de.

Unsere Standorte

GÖRG Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB

BERLIN

Kantstraße 164, 10623 Berlin
Tel. +49 30 884503-0, Fax +49 30 882715-0

FRANKFURT AM MAIN

Ulmenstraße 30, 60325 Frankfurt am Main
Tel. +49 69 170000-17, Fax +49 69 170000-27

HAMBURG

Alter Wall 20 – 22, 20457 Hamburg
Tel. +49 40 500360-0, Fax +49 40 500360-99

KÖLN

Kennedyplatz 2, 50679 Köln
Tel. +49 221 33660-0, Fax +49 221 33660-80

MÜNCHEN

Prinzregentenstraße 22, 80538 München
Tel. +49 89 3090667-0, Fax +49 89 3090667-90