

## **STELLUNGNAHME**

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr einer Verordnung zur priorisierten Abwicklung von schienengebundenen Energieträgertransporten zur Sicherung der Energieversorgung (Energiesicherungstransportverordnung – EnSiTrV)

Berlin, 19.08.2022

Der Verband kommunaler Unternehmen e. V. (VKU) vertritt über 1.500 Stadtwerke und kommunalwirtschaftliche Unternehmen in den Bereichen Energie, Wasser/Abwasser, Abfallwirtschaft sowie Telekommunikation. Mit rund 283.000 Beschäftigten wurden 2019 Umsatzerlöse von 123 Milliarden Euro erwirtschaftet und mehr als 13 Milliarden Euro investiert. Im Endkundensegment haben die VKU-Mitgliedsunternehmen signifikante Marktanteile in zentralen Ver- und Entsorgungsbereichen: Strom 62 Prozent, Gas 67 Prozent, Trinkwasser 91 Prozent, Wärme 79 Prozent, Abwasser 45 Prozent. Sie entsorgen jeden Tag 31.500 Tonnen Abfall und tragen durch getrennte Sammlung entscheidend dazu bei, dass Deutschland mit 67 Prozent die höchste Recyclingquote in der Europäischen Union hat. Immer mehr Mitgliedsunternehmen engagieren sich im Breitbandausbau: 203 Unternehmen investieren pro Jahr über 700 Millionen Euro. Beim Breitbandausbau setzen 92 Prozent der Unternehmen auf Glasfaser bis mindestens ins Gebäude. Wir halten Deutschland am Laufen – klimaneutral, leistungsstark, lebenswert. Unser Beitrag für heute und morgen: #Daseinsvorsorge. Unsere Positionen: [2030plus.vku.de](https://2030plus.vku.de).

### **Interessenvertretung:**

Der VKU ist registrierter Interessenvertreter und wird im Lobbyregister des Bundes unter der Registernummer: R000098 geführt. Der VKU betreibt Interessenvertretung auf der Grundlage des „Verhaltenskodex für Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter im Rahmen des Lobbyregistergesetzes“.

**Verband kommunaler Unternehmen e.V.** · Invalidenstraße 91 · 10115 Berlin  
Fon +49 30 58580-0 · Fax +49 30 58580-100 · [info@vku.de](mailto:info@vku.de) · [www.vku.de](http://www.vku.de)

Der VKU ist mit einer Veröffentlichung seiner Stellungnahme (im Internet) einschließlich der personenbezogenen Daten einverstanden.

Angesichts der Kurzfristigkeit, mit der der VKU die Gelegenheit erhält, zum Entwurf des BMWK und des BMDV Stellung zu beziehen, erfolgt mit unserer Stellungnahme eine erste Bewertung. Gegebenenfalls werden wir weitere Anmerkungen gerne nachreichen.

## Vorbemerkungen

Der VKU unterstützt die Anstrengungen der Bundesregierung, zur Behebung der logistischen Engpässe beim Transport von Energieträgern, die sich aufgrund des verstärkten Bedarfs an Kraftwerkskohle und Mineralölprodukten zur Gaseinsparung, verminderter Transportkapazitäten der Binnenschifffahrt und einem perspektivischen Auslaufen des Rohölbezugs aus der Druschba-Pipeline ergeben.

Die Kraftwerksbetreiber in der Mitgliedschaft des VKU bestätigen, dass bei der Beschaffung von Kohle und anderen für die Betriebsbereitschaft notwendigen Stoffen sowie der Beschaffung von Anlagen(teilen) erhebliche logistische Engpässe bestehen.

Durch die im EKBG geschaffene Verpflichtung, zu den Stichtagen 1. November und 1. Februar bestimmte Brennstoffmengen vorrätig zu halten, verschärft sich die Situation.

Aktuell fehlen nach Kenntnis des VKU Züge, Lokomotivführer, Strecken und Kräne. Das Niedrigwasser in den Flüssen und Kanälen verschärft die Situation. Dass die zuständigen Bundesministerien nun den Entwurf einer Verordnung vorgelegt haben, ist ein gutes Signal, obgleich eine fundierte Prüfung innerhalb so kurzer Frist kaum möglich ist.

Der VKU gibt jedoch zu Bedenken, dass auch ein zügiger Verordnungserlass im September immer noch sehr spät ist, wenn zugleich an den umfangreichen Bevorratungspflichten für den Stichtag 1. November gemäß § 50b Absatz 2 EnWG festgehalten wird. Es würde zur Entschärfung der Lage beitragen, wenn die Bevorratungspflicht gestrichen oder zumindest dem Volumen nach abgesenkt würde. Dies wäre ein gutes Mittel um Druck aus dem Schienen-System zu nehmen.

## Stellungnahme

### Zu § 1 (Vorrang von Energieträgertransporten)

Vorschlag 1:

Die Erforderlichkeit einer vorrangigen Abwicklung gemäß § 1 Absätze 2 bis 3 sollte zumindest für die Bevorratungsmengen solange als gegeben angesehen werden, bis die volle Lagermenge erreicht worden ist.

**Begründung:**

Aus § 1 Absätze 2 bis 3 ergibt sich, dass der Nachweis der Erforderlichkeit einer vorrangigen Abwicklung offenbar für jeden einzelnen Transport neu ausgestellt werden muss. Dies ist eine unnötige praktische Hürde. Zumindest für die Bevorratungsmengen wäre es deutlich einfacher, wenn eine Erforderlichkeit solange als gegeben angesehen wird, bis die volle Lagermenge erreicht worden ist.

Vorschlag 2:

Es sollte klar definiert werden, wann eine „akute“ Gefährdung der Brennstoffversorgung vorliegt.

**Begründung:**

Nach § 1 Abs. 3 sind die Nachweispflichten „in geeigneter“ Weise zu erfüllen. Im Fall der Bevorratung sollte das unproblematisch sein, weil hier auf die Differenz von Soll und Ist verwiesen werden kann. Zur Sicherstellung des laufenden Betriebs ist der Nachweis allerdings problematischer, denn in der Begründung (Seite 43) heißt es, dass eine „akute“ Gefährdung der Brennstoffversorgung vorliegen muss. Was das bedeuten soll, ist unklar.

Vorschlag 3:

In begründeten Ausnahmefällen sollte die Vorlaufzeit von 5 Kalendertagen vor geplanter Durchführung (§1 Abs. 4) unterschritten werden dürfen.

**Begründung:**

Die Vorlaufzeit von 5 Kalendertagen vor geplanter Durchführung (§1 Abs. 4) ist grundsätzlich sachgerecht. Es kann jedoch Situationen geben, in denen die Vorlaufzeit nicht eingehalten werden kann, daher sollte in begründeten Ausnahmefällen davon abgewichen werden dürfen.

Vorschlag 4:

Es ist eine Klarstellung erforderlich, ob und wie eine Priorisierung grenzüberschreitender Transporte operationalisiert werden soll.

**Begründung:**

Unklar scheint, wie im Rahmen der Verordnung die Priorisierung grenzüberschreitender Transporte operationalisiert werden soll. Hier ist eine Klarstellung erforderlich, ob und wie dieses erfolgen soll. Gegebenenfalls sind hier die Leitlinien der EU-KOM über Green-Lanes einschlägig. Der Ausgangspunkt von Energietransport sind in vielen Fällen Seehäfen im europäischen Ausland, womit eine Operationalisierung auf europäischer Ebene notwendig ist.

**Vorschlag 5:**

Das in § 1 Absatz 5 vorgesehene Erfordernis, dass bei der Trassenanmeldung von Transporten nach Absatz 1 die Anmeldung gesamthaft für Last- und Leerrichtung bei Wagenzügen in geschlossenen Umläufen zu erfolgen hat, sollte noch einmal kritisch geprüft werden.

**Begründung:**

Gut und wichtig ist, dass Leerfahrten in § 1 Absatz 5 grundsätzlich berücksichtigt werden. Mangelnde Verfügbarkeit rollenden Materials stellt eines der wesentlichen Nadelöhre dar. Allerdings sollte gemeinsam mit den Energieversorgungsunternehmen überdacht werden, ob die Beschränkung auf geschlossene Umläufe sachgerecht ist oder nicht eine unnötige Einschränkung darstellt, die ohne Schaden aufgehoben werden könnte.

**Vorschlag 6:**

Im Hinblick auf die Befreiung von den Vorschriften des Schienenlärmschutzgesetzes in § 1 Absatz 6 sollte ergänzend geprüft werden, ob für die Durchführung von Transporten in der Nacht auch eine Anpassung von Arbeitszeiten für Transportmitarbeiter notwendig ist.

**Begründung:**

Zur Gewährleistung der Brennstoffversorgung ist es essentiell, dass der Entwurf in § 1 Absatz 6 durch Ausnahmen bei den Lärmschutzvorgaben auch Transport in der Nacht ermöglicht. In diesem Kontext wäre allerdings ergänzend die Frage zu stellen, in wie weit für die Durchführung von Transporten in der Nacht Optionen für die Flexibilisierung der Arbeitszeiten von Transportmitarbeitern erforderlich sein könnten.

## **Zu § 2 (Vorrang von Transporten von Großtransformatoren)**

Auch Großgeneratoren oder große Turbinenteile systemrelevanter Kraftwerke sollten in die Priorisierung aufgenommen werden.

Ebenso sollte die Aufnahme sog. Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Entsorgungsprodukte als berechnete Fracht für priorisierte Transporte geprüft werden.

**Begründung:**

Nicht verständlich ist für den VKU, weshalb bei Transporten von „technischen“ Komponenten nur Transporte von Großtransformatoren vorrangig abgewickelt werden. Ebenso können auch Großgeneratoren oder große Turbinenteile systemrelevanter Kraftwerke von Schäden betroffen sein, deren Transport vorzugsweise per Bahn abgewickelt werden könnte. Die Festlegung auf die Großtransformatoren ist daher nicht nachvollziehbar. Es sollte eine allgemeinere Formulierung gewählt werden.

In Bezug auf Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Entsorgungsprodukte ist dem VKU bewusst, dass Priorisierungen, sobald sie nicht den Ganzzugverkehr, sondern das Segment des Einzelwagenverkehrs betreffen, praktisch nicht oder nur schwer umsetzbar sind (weil gewissermaßen dem Einzelwagensegment „systemfremd“). Gleichwohl kann es sinnvoll sein, auch die sog. Hilfs- und Betriebsstoffe und Entsorgungsprodukte als berechtigte Fracht für priorisierte Transporte mit aufzunehmen. Ein Beispiel dafür wären Ammoniak-Transporte, die ausschließlich über die Schiene abgewickelt werden und für den Betrieb der Kohleblöcke erforderlich sind.

**Bei Rückfragen oder Anmerkungen stehen Ihnen zur Verfügung:**

Jan Wullenweber  
Bereichsleiter Energiesystem  
und Energieerzeugung  
Abteilung Energiewirtschaft

Telefon: +49 30 58580-380  
E-Mail: [wullenweber@vku.de](mailto:wullenweber@vku.de)

Dr. Jürgen Weigt  
stellv. Bereichsleiter Energiesystem  
und Energieerzeugung  
Abteilung Energiewirtschaft

Telefon: +49 30 58580-387  
E-Mail: [herzhoff@vku.de](mailto:herzhoff@vku.de)