



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Herrn  
Bundesminister  
Dr. Robert Habeck, MdB  
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz  
Scharnhorststr. 34-37  
10115 Berlin

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel +49 30 531491470  
Fax +49 30 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Berlin, 31. Dezember 2021

Vorab per E-Mail: [robert.habeck@bmwi.bund.de](mailto:robert.habeck@bmwi.bund.de)

## Klimafreundlicher Güterverkehr der Zukunft und die Risiken der aktuellen Strompreisentwicklung

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Habeck,

zunächst möchten wir Ihnen unsere Glückwünsche zur Übernahme des Amtes als Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz übermitteln und Ihnen viel Erfolg wünschen.

Unser Verband vertritt Güterbahnen und weitere Unternehmen aus der Branche, die nicht zum DB-Konzern gehören. Die Unternehmen haben kontinuierlich ihren Leistungsanteil im Schienengüterverkehrsmarkt auf annähernd 60 Prozent gesteigert. Dies gelang vor allem durch Akquise zusätzlicher Verkehre - die Transportleistung auf der Schiene wuchs seit 1996 auf nahezu das Doppelte. In einem gesamt-wachsenden Transportmarkt veränderte sich der Modal-split allerdings kaum – er lag zuletzt für die Schiene bei 18 Prozent. Unsere Mitglieder wollen vor allem durch die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße weiterwachsen und sehen dies als Teil der angestrebten Transformation.

Rund 95 Prozent der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr wird heute bereits elektrisch, deutlich energieeffizienter als auf der Straße und mit einem hohen Anteil an Strom aus erneuerbaren Energien erbracht. Ein Lkw-Transport ist für rund siebenmal höhere Treibhausgasemissionen verantwortlich als die Beförderung mit dem Zug. Auch wenn **Elektromobilität** auf der Schiene bereits praktische Realität ist, sollte ihr Ausbau von der neuen Bundesregierung stärker in den Fokus genommen werden.

Der langjährigen verbalen Unterstützung der Schiene und der Idee der Verkehrsverlagerung folgten deutlich zu wenig relevante Taten der bisherigen Bundesregierungen. Dies betrifft insbesondere den Infrastrukturausbau – so wurden nur 67 Kilometer Schienenstrecke in der gesamten 19. Legislaturperiode in Betrieb genommen. Aber auch die geringe Innovationsförderung, die eher noch verschlechterten Rahmenbedingungen und die unterbliebene Weiterentwicklung der Bahnreform belasten die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. In der Pandemie haben sich die Güterbahnen als stabiler und infektionsarmer Verkehrsträger erwiesen. Anhaltende Ungleichgewichte bei Entlohnung und Kontrollen, aggressive Preisstrategien und pandemiebedingte Erleichterungen führten allerdings zu einem leichten Marktanteilsgewinn des Straßengüterverkehrs. Nach den uns vorliegenden Daten hat diese Entwicklung vor

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling  
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),  
Isabelle Schulze, Thomas Knechtel, Roger Mahler, Thilo Beuven  
Geschäftsführer: Peter Westenberger  
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

allem im abgelaufenen Jahr die von Ihnen kürzlich angesprochene Verfehlung der Klimaschutzziele sogar noch stärker beeinflusst als vom Umweltbundesamt angenommen.

Da das bisherige Wachstum der nicht-staatlichen Güterbahnen vor allem durch ausgebliebene politische Entscheidungen gebremst wurde, haben unsere Unternehmen mit Verwunderung zur Kenntnis genommen, dass der Schiene innerhalb der Bundesregierung nur wenig Vertrauen geschenkt wird und sich die verkehrs- und energiepolitischen Debatten der vergangenen Jahre auf eine Antriebswende bei Straßenfahrzeugen konzentrierten. Die Güterbahnen haben sich für eine koordinierte Güterverkehrspolitik stark gemacht, bei der die elektrisch betriebene Schiene das Rückgrat bildet, insbesondere also den Hauptlauf bei längeren Verbindungen übernimmt. Insbesondere für kürzere Strecken sehen wir – anders als im Fernverkehr – die Möglichkeit, zeitnah elektrische Antriebe auch auf der Straße für eine insgesamt klimaneutrale Transportkette wirtschaftlich einzusetzen.

Die Stellhebel, um die auch langfristig unschlagbare Energieeffizienz des schienengebundenen Transports mittels tatsächlich verfügbarer Technologie kurzfristig für die drängenden Aufgaben im Klimaschutz aktivieren zu können, liegen nicht allein im Ressort des Bundesministers für Digitales und Verkehr, sondern auch in erheblichem Umfang in Ihrem Haus. Rahmensetzungen, die Steuerung und Entwicklung der bundeseigenen DB AG und die Innovationsförderung sind wichtige Handlungsfelder, auf denen Sie Einfluss nehmen können. Hierzu würden wir gerne mit Ihnen ins Gespräch kommen und möchten darüber hinaus einen hochrangigen breiteren Dialog mit der gesamten Branche anregen.

Aus aktuellem Anlass möchten wir Ihnen auch aus der schienenverkehrlichen Perspektive die Problematik der lang- und der kurzfristigen **Strompreisentwicklung** – und zwar im Vergleich zum Straßenverkehr - vermitteln und sehr deutlich auf die Risiken für die Klimaschutzziele hinweisen, wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

Sie finden beigefügt eine Darstellung der Entwicklung des Strompreises und des gewerblichen Dieselpreises von 2008, dem Jahr vor der Finanzkrise, bis zum Beginn des Jahres 2021, also unter Einbeziehung der erstmals erhobenen CO<sub>2</sub>-Abgabe. Schon nominal wurde Diesel im Unterschied zum Strom, dessen Preis viele Jahre in erheblichem Umfang durch klimabezogene Abgaben anstieg, nicht teurer. Das Netzmodernisierungsgesetz sowie vorgenommene und angekündigte Reduktionen der EEG-Umlage minderten auch die Kostenbelastung im Schienenverkehr bzw. werden sie mindern.

Der Effekt ist allerdings überschaubar. Wie Sie aus dem zweiten Schaubild erkennen können, haben auch im Schienenverkehr die Strombeschaffungskosten seit Beginn des Jahres die Rolle des Preisbildners und -treibers übernommen. Die Ihnen sicherlich aus anderen Branchen bereits bekannte exorbitante Steigerung der Börsenstrompreise bedroht Güterbahnen in ihrer Existenz, wenn sich die Lage nicht binnen weniger Monate umkehren sollte.

Es geht dabei allerdings nicht allein um die schiere Existenz einzelner Unternehmen. Kein Unternehmen kann binnen weniger Monate die auf das Vierfache angestiegenen Strompreise für das Jahr 2022 an die gewerblichen Kunden weiterwälzen. Von den kurz vor den Festtagen für kurzfristige Bezüge erreichten Spitzenwerten, die einer Versiebenfachung im Vergleich zum Jahresanfang 2021 entsprechen, ganz zu schweigen.

Der auch im Eisenbahnsektor übliche mittel- und langfristige strukturierte Einkauf kann anhaltend hohe oder weiter steigende Beschaffungspreise nicht eliminieren. Der Energiekostenanteil lag vor der Strompreisexplosion im Schnitt im Schienengüterverkehr bei etwa 20 Prozent. Im Verhältnis zur mindestens verhaltenen Preisentwicklung beim Dieselmotorkraftstoff öffnet sich zurzeit eine gewaltige Kostenschere zwischen Straßen- und Schienentransport und lässt eine erhebliche Rückverlagerung auf die Straße - mit den entsprechenden Klimaeffekten - befürchten. Im Schienengüterverkehr ist,

wo dies die Fahrzeugverfügbarkeit ermöglicht, ein Wechsel von E- auf Dieseltraktion nicht auszuschließen. Beides würde die Klimabilanz deutlich belasten, so dass nicht alleine die Verkehrs-, sondern auch die Energiepolitik des Bundes gefragt ist, durch geeignete Maßnahmen der unerwarteten und nicht nachvollziehbaren Marktentwicklung entgegenzuwirken.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie die weitere Diskussion dieser Themen aktiv mitgestalten würden und stehen für einen vertieften Austausch gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

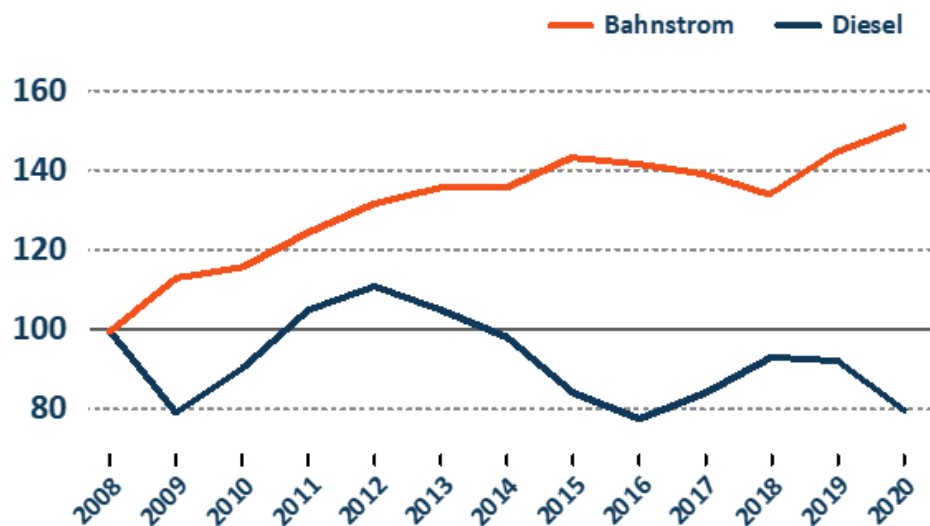


Ludolf Kerkeing  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer

## Kostenentwicklung Lkw-Diesel und Bahnstrom (in Prozent; 2008 = 100 %)



## Stromkauf und Netzentgelte treiben den Bahnstrompreis (€ / kWh)

