



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

An den  
Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

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, den 25. Januar 2022

## Verdoppelung der Bahnstrompreise setzt klimafreundlichen Güterverkehr unter Druck

Sehr geehrte Damen und Herren,

die massive Steigerung der Bahnstrompreise – sowohl in den letzten Jahren als auch ganz besonders im vergangenen Jahr – bedroht nicht nur die Existenz von Güterbahnen, sondern auch die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Die Politik ist gefordert, durch zielgerichtete Weiterentwicklung der relativen Wettbewerbsfähigkeit zwischen den Verkehrsmitteln ihre Verkehrsmarktziele zu verfolgen.

Rund und 95 Prozent der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr wird heute bereits elektrisch, also 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.

Ein Blick auf die langfristige 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, zeigt, dass Diesel im Unterschied zum Strom, dessen Preis viele Jahre in erheblichem Umfang durch klimabezogene Abgaben anstieg, nicht einmal nominal teurer wurde.

Obwohl im vergangenen Jahr auch der Straßengüterverkehr gestiegene Dieselpreise verkraften musste, liegt dort die Steigerung mit etwa 20 Prozent deutlich niedriger als die Entwicklung im elektrisch betriebenen Schienengüterverkehr. Auch wenn jedes Unternehmen durch eine eigene Beschaffungsstrategie der Energie anders betroffen ist, ist die Schwelle von Einzelfällen längst überschritten. Der Anteil der Energiekosten an den direkten Betriebskosten lag bereits vor der aktuellen Entwicklung bei etwa 20 Prozent.

**Einer Experteneinschätzung zufolge liegt der Preisanstieg seit Beginn des vergangenen Jahres unter Berücksichtigung der „stabilisierenden Elemente“ (Stromsteuer und dieses Jahr auch EEG-Umlage und Netzentgelt) gerundet beim Faktor 2,1.**

Bei der Schiene konnten die Senkung der EEG-Umlage sowie die marginal gesenkten Netzentgelte keine relevante Wirkung entfalten, da auch im Schienenverkehr die Strombeschaffungskosten seit Beginn des Jahres die Rolle des Preisbildners und -treibers übernommen haben.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeiling  
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

Ein Blick auf die Preise an der Strombörse lässt auch keine Entspannung erwarten. Diese liegen sogar mit dem **Faktor 4 bis 6** über den Preisen von Anfang des Jahres 2021. Möglicherweise haben neben der erwartbaren Steigerung der Nachfrage durch nachpandemische Erholung der Konjunktur und der Erhöhung der Gaspreise auch spekulative Entwicklungen einen Einfluss auf diese Entwicklung. Der auch im Eisenbahnsektor übliche mittel- und langfristige strukturierte Einkauf kann anhaltend hohe oder weiter steigende Beschaffungspreise nicht eliminieren.

Die exorbitante Steigerung der Börsenstrompreise bedroht immer mehr 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.

Im Schienengüterverkehr ist, wo dies die Fahrzeugverfügbarkeit ermöglicht, ein Wechsel von E- auf Dieseltraktion nicht auszuschließen. Zwar ist die Beschaffung neuer Dieselfahrzeuge (ebenso wie eine steigende Neubeschaffung von Elektroloks in einem prekären Markt) eher unwahrscheinlich, dennoch ist nicht auszuschließen, dass noch vorhandene Dieselloks in gewissem Umfang verstärkt eingesetzt werden. Beides würde die Klimabilanz deutlich belasten, so dass nicht allein die Verkehrs-, sondern auch die Energiepolitik des Bundes gefragt ist, durch geeignete Maßnahmen der unerwarteten und nicht nachvollziehbaren Marktentwicklung entgegenzusteuern.

Langfristig ist es notwendig, Stabilität bei der Strompreisentwicklung zu erreichen, kurzfristig ist eine Stabilisierung des intermodalen Wettbewerbs notwendig, die beispielsweise auch den überfälligen Abbau des Dieselsteuerprivilegs als Option beinhaltet. Auch die Möglichkeiten, Regulationsmöglichkeiten für gewerbliche Strommärkte zu schaffen sowie zusätzliche Instrumente wie die Etablierung eines Bahnstromindex oder die Überprüfung der Netzentgeltstrukturen und die Unterstützung beim Aufbau stabiler Bezugs- und Vertragsbeziehungen für eine klimafreundliche Bahnenergieversorgung sollten überprüft werden.

Wir bitten die Fraktionen daher, die Bundesregierung aufzufordern, zusammen mit der Eisenbahn- und der Energieversorgungsbranche alle Optionen zu prüfen, um den klimafreundlichen Verkehr auf der Schiene zu halten und auf den politisch gewünschten und klimapolitisch essenziellen Wachstumspfad zu bringen!

Gerne treten wir über diese und weitere Vorschläge zum Umgang in dieser kritischen Lage in einen konstruktiven Dialog mit Ihnen ein!

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
*Vorstandsvorsitzender*



Peter Westenberger  
*Geschäftsführer*