



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

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Herren

Staatssekretär Dr. Patrick Graichen
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

Staatssekretär Michael Theurer
Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Berlin, den 04. Februar 2022

- Ausschließlich per E-Mail -

Keine Entspannung bei der Bahnstrompreisentwicklung

Sehr geehrte Herren Staatssekretäre,

wir erlauben uns, Sie gemeinsam auf die anhaltend dramatische Situation auf dem Bahnstrommarkt anzusprechen und um Unterstützung zu bitten. Wir bedanken uns für das Schreiben von Ihnen, Herr Staatssekretär Dr. Graichen, vom 18. Januar, in dem Sie erfreulicherweise die Bedeutung des Schienengüterverkehrs für die Erreichung der Klimaziele der Bundesregierung anerkannt und allgemein Unterstützung für unser Anliegen signalisiert haben.

Die anhaltend hohen Preise an der Strombörse belasten den Schienengüterverkehr weiterhin, so dass wir unsere Warnung vor gravierenden klima- und verkehrspolitischen Fehlentwicklungen bekräftigen und deutlich machen möchten, dass die bisher ins Gespräch gebrachten Maßnahmen nicht ausreichen werden, um Marktanteilsverluste der Schiene im Güterverkehr zu verhindern. Es besteht nun akuter Handlungsbedarf, um drohende Abwanderungen von Verkehren auf die Straße zu verhindern. Es bedarf dringend wirksamer Maßnahmen, mit denen die Strompreisentwicklung entschärft und die relative Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Verkehrsmarkt gestärkt werden kann.

Rund 95 % 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. Dieser ökologische und ökonomische Vorteil droht durch die überproportionale Steigerung der Bahnstrompreise zu schwinden, was keine Petitesse oder vorübergehende Unannehmlichkeit für die Unternehmen ist. Allein die Vervielfachung der Beschaffungskosten hat bei leicht gesunkenen Abgaben und Netzentgelten eine Steigerung des Bahnstrompreises im vergangenen Jahr um mehr als 100 Prozent bedeutet – eine Entwicklung, die viele mittelständisch geprägte Unternehmen nachhaltig erschüttert hat und diese sogar aus dem Markt drängen könnte. Ein Blick auf die Preise an der Strombörse lässt keine Entspannung erwarten. Diese liegen derzeit mit dem Faktor 4 bis 6 über den Preisen von Anfang des Jahres 2021. Auch wenn jedes Unternehmen durch eine eigene Beschaffungsstrategie der Energie anders betroffen ist, ist die Schwelle von Einzelfällen längst überschritten. Der Anteil der

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

Energiekosten an den direkten Betriebskosten lag bereits vor der aktuellen Entwicklung bei etwa 20 %. Die Preise von Diesel und Bahnstrom gingen schon zwischen 2008, dem Jahr vor der Finanzkrise, und 2020 kontinuierlich auseinander - während der Preis für Diesel bis Anfang 2021 nur marginal stieg – und das unter Einbeziehung der erstmals erhobenen CO₂-Abgabe seit dem Januar 2021, legte der Strompreis um etwa 50 Prozent zu, insbesondere durch klimabezogene Abgaben. Welche Dynamik im Jahr 2021 und 2022 den Güterbahnen das Wirtschaften schwer macht, können Sie der anhängenden Grafik entnehmen.

Die jüngste deutliche Senkung der EEG-Umlage und selbst ihre vollständige Abschaffung können die Effekte bei den Erzeugerpreisen nicht kompensieren. Auch der zweifellos richtige Hinweis auf den Ausbau der Erzeugung erneuerbarer Energien kann nur langfristig für stabile Strompreise auf verkräftbarem Niveau sorgen.

Es wäre naiv und unseriös, von *einer* Maßnahme die Lösung der aktuellen Probleme zu erwarten. Insbesondere möchten wir uns dafür aussprechen, über Subventionsabbau statt Subventionsaufbau zu sprechen.

Das Vorgehen muss kurz- und langfristige Mechanismen beinhalten, die aufeinander abgestimmt die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung unterstützen – und die Schiene als Rückgrat moderner Logistikketten etablieren.

Kurzfristige Handlungsmöglichkeiten sehen wir zunächst beim Abbau **des Dieselsteuerprivilegs**, eine Subvention, die den Bundeshaushalt aktuell mit 4 Mrd. Euro alleine im Güterverkehr belastet. Eine weitere Maßnahme ist eine **vorgezogene Anhebung der CO₂-Abgabe** oder die schnelle Einführung einer zusätzlichen **CO₂-Komponente** bei der Lkw-Maut, welche über den Klima- und Transformationsfonds auch die notwendigen Transformationsanstrengungen unterstützen könnte.

Auch die Option, **Regulationsmöglichkeiten für gewerbliche Strommärkte** zu schaffen, sollte ernsthaft geprüft werden, um Marktmissbrauch durch spekulative Anteile, wie sie derzeit zu vermuten sind, zu verhindern.

Es müssen Instrumente zur **Glättung der Bezugspreise** etabliert und die Energie- und Verkehrsbranche **beim Aufbau stabiler Bezugs- und Vertragsbeziehungen** für eine klimafreundliche Bahnenergieversorgung unterstützt werden.

Die Branche benötigt einen branchenangepassten **Bahnstromindex**, den Destatis zur Verfügung stellen sollte.

Weiterhin sollte der Betrieb der Bahnstromübertragungsnetze **als Teil der Daseinsvorsorge unterstützt werden**.


Über sogenannte „**Power Purchase Agreements**“ und/oder eine **Förderung des Baus** schienennaher Erzeugungsanlagen kann die Schaffung neuer Energieerzeugungskapazitäten mit der verstärkten Nutzung für den klimafreundlichen Schienenverkehr genutzt werden. Eine schnelle Wirkung ist aber auch hier nicht zu erwarten.

Wichtig ist uns der Hinweis, dass die bisher bestehenden Förderprogramme des Bundes für den Schienen(güter)verkehr *keinen Bezug* zur aktuellen Thematik haben. Jedes der Programme verfolgt jeweils andere Zielrichtungen, wie etwa den Ausbau von Gleisanschlüssen, und kann daher keine Antwort auf eine unerwartet eingetretene Entwicklung mit intermodalen Verwerfungen durch explodierende Strompreise geben.

Die Transformation hin zu einer fossilfreien Stromerzeugung wird auch in den kommenden Jahren eine Herausforderung bleiben. Die Verlagerung von elektrischen, klimaschonenden Verkehren hin zu fossil-basierten Verkehren gilt es zu verhindern.

Wir bitten Sie, zeitnah im engen Austausch mit der Eisenbahn- und der Energieversorgungsbranche die genannten und weitere Optionen zu prüfen, um den klimafreundlichen Verkehr auf der Schiene zu halten und auf den politisch gewünschten und klimapolitisch essenziellen Wachstumspfad zu bringen!

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer

