

Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstraße 31 | 10117 Berlin

Herrn
Dr. Volker Wissing, MdB
Bundesminister für Digitales und Verkehr
11030 Berlin

Dirk Flege

Geschäftsführer
030. 246 25 99 - 40
dirk.flege @
allianz-pro-schiene.de

22.09.2022

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

nach dem Willen der Bundesregierung und vor allem Ihres Hauses soll der Schiene und insbesondere dem Schienengüterverkehr eine tragende Rolle bei der Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zukommen. Dazu soll der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split bis zum Jahr 2030 von jetzt 18,6 auf 30 Prozent erhöht werden.

Dieses Ziel, umgerechnet eine Erhöhung der Verkehrsleistung um etwa 60 Prozent, tragen wir als Verbände, die den Schienengüterverkehr in Deutschland vertreten, vollumfänglich mit und freuen uns über die politische Unterstützung.

Allerdings sind unsere Unternehmen explosionsartig steigenden Strompreisen ausgesetzt, die zur Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße und zur Unternehmensaufgabe führen können. Dysfunktionale Entwicklungen der Märkte für Antriebsenergien sind die Ursache. Während beispielsweise die Kosten für Diesel als nahezu ausschließlicher Energieträger im Straßengüterverkehr „lediglich“ um 55 Prozent im Vorjahresvergleich gestiegen sind, leidet der weit überwiegend klimafreundlich stromgetriebene Schienengüterverkehr unter Börsenstrompreissteigerungen, die in der Spitze bei 1000 Prozent zum Vorjahr lagen. Der Bahnstrompreis ist bereits langjährig durch zusätzliche Abgaben stärker gestiegen als der Diesel. Im Jahr 2021 wurde die Preiskurve an der Börse deutlich steiler, mit dem Ukraine-Krieg ging sie nahezu senkrecht nach oben. In absoluten Zahlen: 2019 wurden an der Börse im Schnitt noch knapp 38 Euro/Megawattstunde gezahlt, im Januar 2022 lag der Preis bei knapp 168 Euro/Megawattstunde und Ende August kurzfristig bei 970 Euro/Megawattstunde.

Als energieeffiziente, aber auch hoch energieintensive Unternehmen (der Kostenanteil lag vor der Preisexplosion im Schienengüterverkehr bei bis zu 20 Prozent), sind die Möglichkeiten der Güterbahnen, den Energieverbrauch noch weiter zu senken, beschränkt. Zwar können Teile der gestiegenen Energiepreise an die Kunden weitergegeben werden, in den genannten Dimensionen ist das allerdings keinesfalls vollständig möglich. Auch sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen trotz langfristiger Verträge nicht vor den Preissteigerungen geschützt, weil sie heute die Strommengen für die kommenden Jahre zu Marktpreisen einkaufen müssen.

Die Folgen sind schon heute eine Rückverlagerung von Verkehren auf die billigere Straße und vor allem auch eine existenzbedrohliche Situation gerade für private Güterbahnen. Viele zusätzliche Verkehrskapazitäten auf der

Schiene könnten durch Insolvenzen von Eisenbahnverkehrsunternehmen verschwinden und für die Verkehrswende nicht mehr zur Verfügung stehen, wenn die Bundesregierung jetzt nicht handelt.

Deshalb bitten wir Sie dringend, sich dafür einzusetzen, dass bei der Ausgestaltung des jetzt beschlossenen Entlastungspakets auch die Interessen der Güterbahnen ausreichend Berücksichtigung finden. Dass das „Energiekosten-Dämpfungsprogramm“ einer Presseinformation des BMWK zufolge auch für die „Dienstleistungswirtschaft“ geöffnet werden soll, würden wir sehr begrüßen, wenn damit auch die Schienenbahnen in die KUEBLL-Liste aufgenommen und explizit antragsberechtigt würden.

Allein reicht diese Maßnahme allerdings nicht aus. Um das Problem an der Wurzel zu packen und nicht von den budgetären Möglichkeiten des Bundes abhängig zu machen, müssen die Schere zwischen der Entwicklung von Erzeugungskosten und Preisen im physisch abgrenzbaren Bahnstrommarkt wieder geschlossen sowie Energie- und Klimaeffizienz im Güterverkehr incentiviert werden.

Eine kurzfristige Senkung und Deckelung der Bahnstrompreise ist das Gebot der Stunde. Neben der diskutierten Höchstgrenze von 180 Euro/MWh für bestimmte Stromerzeugungsmodi sollte unseres Erachtens auch geprüft werden, ob die Bahnstrompreise analog zu den Trassenentgelten einer ex-ante-Regulierung unterworfen werden sollten. Gestehungskosten und eine angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals könnten unseres Erachtens für die gut abschätzbare und durch die Systemgrenze zwischen „öffentlicher“ und Bahnstromversorgung (50/16,7-Hz.) eine adäquate Grundlage für die Realisierung der verkehrs-, klima-, industrie- und sozialpolitischen Ziele der Bundesregierung bilden. Die Abgabengestaltung – von der CO₂-Abgabe über den Emissionshandel bis hin zur Stromsteuer – könnten für die Justierung der Anreize zur Verkehrsverlagerung eingesetzt werden.

Sofern Bund und EU die Abschöpfung von Über- und Zufallsgewinnen favorisiert und umsetzt, muss aus der Perspektive des Schienengüterverkehrs Sorge dafür getragen werden, dass die eingenommenen Mittel tatsächlich die von den Kostensteigerungen betroffenen Unternehmen entlasten. Verkehrspolitisch muss allerdings allen Beteiligten klar sein, dass Strompreise von 180 Euro/MWh und ein Preis für gewerblich genutzten Diesel von 1,80 Euro/Liter immer noch eine massive Verschlechterung der relativen Wettbewerbsfähigkeit der klimafreundlichen Schiene im Güterverkehrsmarkt gegenüber 2020 bedeuten würde.

Gerne sind wir bereit, in der von Herrn Staatssekretär Theurer bereits am 07. September in den Raum gestellten Arbeitsgruppe des Ministeriums unsere Expertise einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Flege
Geschäftsführer
Allianz pro Schiene e.V.



Peter Westenberger
Geschäftsführer
Die Güterbahnen
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.



Dr. Oliver Wolff
Hauptgeschäftsführer
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen