

Herrn
Staatssekretär
Dr. Patrick Graichen
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

Ausschließlich per E-Mail

Berlin, 17. Oktober 2022

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Dr. Graichen,

die Preisentwicklung beim Strom beschäftigt auch die GÜTERBAHNEN in immer stärkerer Intensität. Ich komme zurück auf Ihr Schreiben vom 18. Januar, an das sich eine Reihe von Kontakten mit Mitarbeiter:innen Ihres Hauses und weitere Schreiben u.a. an den Minister und das BMDV anschlossen.

Anlass des Schreibens ist die Sorge, dass der Schienengüterverkehr möglicherweise bei den im dritten Entlastungspaket und den Beratungen auf europäischer Ebene zur Eindämmung negativer Folgewirkungen des Energiekostensteigerung unberücksichtigt bleibt und sich nach dem Tankrabatt und der angekündigten Verschiebung der nächsten Stufe der CO₂-Abgabe weitere Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schiene ergeben – und damit auch weitere Emissionssteigerungen im Güterverkehr drohen.

Die Wirkung der ansteigenden Börsenstrompreise auf den Schienenverkehr ist in Abhängigkeit von der Beschaffungsstrategie unterschiedlich, aber die Steigerungen liegen weit über den Zusatzkosten des dieselgetriebenen Straßengüterverkehrs. Zum Vergleich der Wirkungen zunächst eine Zahl, die aus unserer Sicht einen repräsentativen Einblick gibt: nach den Angaben des BGL wurde Gewerbediesel zwischen Anfang September 2021 und Anfang September 2022 um gut 55 Prozent teurer. Vor der aktuellen leichten Anhebung infolge der Beschränkung der Fördermengen sank der Dieselpreis im September.

Auch im Strom sanken nach den Spitzen im August die Preise – allerdings von einem viel höheren auf ein immer noch viel höheres neues Niveau. Mit einer Umfrage bei unseren Mitgliedern haben wir versucht, die Entwicklung systematisch zu erfassen und die Planwerte zu den Bahnstrom-Kosten als Anteil an den Gesamtkosten abgefragt. Das von sechs großen GÜTERBAHNEN gemittelte Ergebnis sieht so aus: von im Schnitt 11,9 % im Jahr 2021 wird demnach dieser Wert im Jahr 2022 auf 19,6 % ansteigen und er würde

im kommenden Jahr bei 28,0 % liegen. Uns liegt der Auszug aus dem Geschäftsplan eines Unternehmens vor, in dem auf der Basis konkreter Angebote eine absolute Steigerung der Bahnstromkosten um über 400 % zwischen 2021 und 2023 zu bewältigen wäre.

Es versteht sich von selbst, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene insgesamt drastisch sinken würde, wenn hier nicht gegengesteuert wird.

Nach unserer Kenntnis wird zurzeit auf nationaler und europäischer Ebene an den Einzelheiten der geplanten Gas- und Strompreislösung gearbeitet. Uns liegen keinerlei Erkenntnisse dazu vor, inwieweit der Stromverbrauch des Schienenverkehrs sowie speziell des Schienengüterverkehrs dabei eine Rolle spielt.

Neben der Option einer Rückgabe eines Anteils an abgeschöpften Gewinnen haben wir auch eine temporäre bahnstromspezifische Preisregulierung nach den Prinzipien der Trassenpreisregulierung (Gestehungskosten plus angemessener Gewinnaufschlag) in die Diskussion eingebracht, die wegen der physikalischen Besonderheit des 16,7-Hz-Netzes auch administrativ beherrschbar wäre.

Unabhängig vom gewählten Instrument benötigt eine klimafreundliche Verkehrspolitik im dynamischen Güterverkehrsmarkt mehr und nicht weniger Schiene, weswegen wir Sie bitten möchten, diesen sehr energieintensiven und klimafreundlichen Sektor an dieser Stelle zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer