

Herrn
Parlamentarischen Staatssekretär Michael Theurer

Frau
Staatssekretärin Susanne Henckel

Bundesministerium für Verkehr und Digitales - per E-Mail

Berlin, 29. November 2022

Strompreisbremse

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Theurer, sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,

mit Freude haben wir zur Kenntnis genommen, dass der Entwurf des BMWK für eine Formulierungshilfe des Strompreisbremse-Gesetzes die Nöte der Schienenbahnen aus den extremen Strompreissteigerungen aufgegriffen hat und eine gesonderte günstige Regelung für die Schienenbahnen zumindest ab Anfang 2023 vorsieht. Unsere Stellungnahme zum Gesetzesentwurf haben wir Ihnen wie auch den Vertreter:innen der Fraktionen im Verkehrsausschuss zur Kenntnis gegeben haben. Wir gehen davon aus, dass die Grundentscheidung auch im Parlament eine mehrheitliche Zustimmung findet.

Dem Entwurf haben wir entnommen, dass Ihr Haus die Verhandlungen mit der EU-Kommission über die beihilferechtliche Zulässigkeit nach dem allgemeinen Beihilferahmen für die Schiene aus dem Jahr 2008 führen wird. Der Erfolg dieser Verhandlungen ist für die Schienenbahnen nun die essenzielle Hürde auf dem Weg zu einer vor allem intermodal äußerst wichtigen Entlastung.

Nach detaillierterer Betrachtung und Diskussion mit der Branche scheint uns der Gesetzestext in zumindest einem wesentlichen Punkt inkonsistent. Während die Sonderstellung der Schienenbahnen bei der Bestimmung des Entlastungskontingents in § 6 beschrieben wird und vereinfacht gesagt 90 % des - kaum zu beeinflussenden - Fahrstromverbrauchs mit Hilfe der Strompreisbremse gedeckelt werden soll, würde mit der Obergrenze der Förderung in Höhe von 80% der krisenbedingten Energiemehrkosten (kMk) in § 10 Satz 2 eine zusätzliche zweite Begrenzung eingeführt. Der Begründung ist zu entnehmen, dass dies seinen Ursprung im temporären EU-Beihilferahmen hat. Dessen Anwendung für die Schienenbahnen wurde

allerdings zuvor explizit und aus guten Gründen der Stärkung der Schiene im Verkehrsmarkt zur Erfüllung der Klimaziele im Verkehr verneint.

Gegenüber den Parlamentariern werden wir daher eine Klarstellung anregen, dass die Berechnung der Entlastung der Schienenbahnen ausschließlich auf der Basis von § 6 erfolgen und daher Satz 2 in § 10 gestrichen werden sollte. Dies würde auch die Klarheit der Norm stärken, den administrativen Aufwand minimieren und zusätzlich die wachstumshemmende Kalkulation von kMk auf der Basis eines restriktiven Referenzzeitraums aus dem Kalenderjahr 2021 nach dem Entwurf der Anlage 1 vermeiden.

Wir würden uns freuen, wenn Sie gegenüber der EU-Kommission als auch der Parlamentarier und des BMWK in die gleiche Richtung wirken würden.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer