

Berlin, 25. Mai 2023

GÜTERBAHNEN loben Weiterentwicklung der Strompreisbremse

Bahnstrompreis darf aus Klimaschutzgründen nicht stärker steigen als Dieselpreis

Die zweite „Reparaturnovelle“ für das Strompreisbremsengesetz, die heute von der Koalition in den Bundestag eingebracht wird, enthält wichtige Korrekturen für Güterbahnen, die aufgrund von Blindstellen im bisherigen Gesetz von Hilfen ausgeschlossen wurden. Längerfristige Bahnstrompreissteigerungen plus der noch immer spürbare kriegsbedingte Preisschock sorgen dennoch für Verlagerung auf die Straße und lösen Forderungen nach einer längerfristigen Strategie aus.

Die Strompreisbremse begrenzt seit März bei vielen Eisenbahnunternehmen krisenbedingt explodierten Stromkostenbelastung. Doch bislang profitieren Unternehmen, die in den letzten zwei Jahren einen Großteil der eigenen Fahrzeuge von Diesel auf einen klimafreundlicheren elektrischen Antrieb umgerüstet haben, kaum oder gar nicht von der Strompreisbremse. Der Grund: Entlastungszahlungen sind an die Daten aus 2021 gekoppelt. Dieser Missstand soll in der heute im Bundestag eingebrachten Reparaturnovelle korrigiert werden. Für die betroffenen Eisenbahnunternehmen sind spezielle Regelungen vorgesehen, damit die Entlastungen für alle Marktteilnehmer gleichmäßig wirken. Zusätzlich werden die Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen leicht verbessert. „Wir sehen die erwarteten Änderungen als wichtige Ermutigung für die Branche, vor allem für Unternehmen, die in der Krise investiert haben. Durch sie profitieren alle Güterbahnen im höheren Maß von den Entlastungen, gleichzeitig werden faire Wettbewerbsbedingungen auf der Schiene geschaffen“, kommentiert Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender der GÜTERBAHNEN.

Doch selbst wenn so innerhalb der Eisenbahn gerechte Bedingungen entstehen, fehlt eine Strategie, dieselben auch im Wettbewerb mit dem Lkw herzustellen. Der Bahnstrompreis mit Strompreisbremse ist noch immer mindestens dreimal so hoch wie 2021, als er im Schnitt bei 6,4 Cent pro Kilowattstunde lag (oder 64 Euro pro Megawattstunde, weitere Erläuterungen in der INFO unten). Der Dieselpreis liegt heute dagegen kaum höher. Gerade im intermodal besonders wettbewerbsintensiven Segment des Kombinierten Verkehrs auf der Schiene brannte es dadurch im ersten Quartal 2023 lichterloh – um fast 14 Prozent brach der Transport hier ein, ein ähnlicher Wert wie zu Corona-Zeiten. „Es lohnt sich monetär für die Kunden wieder häufiger, die ganze Strecke per Lkw zu fahren. Dabei ist der Kombinierte Verkehr der Wachstumspfad schlechthin, wenn wir Verkehre, auch Pakete und andere leichte Waren, auf die klimafreundliche Schiene verlagern wollen“, erklärt Ludolf Kerkeling.

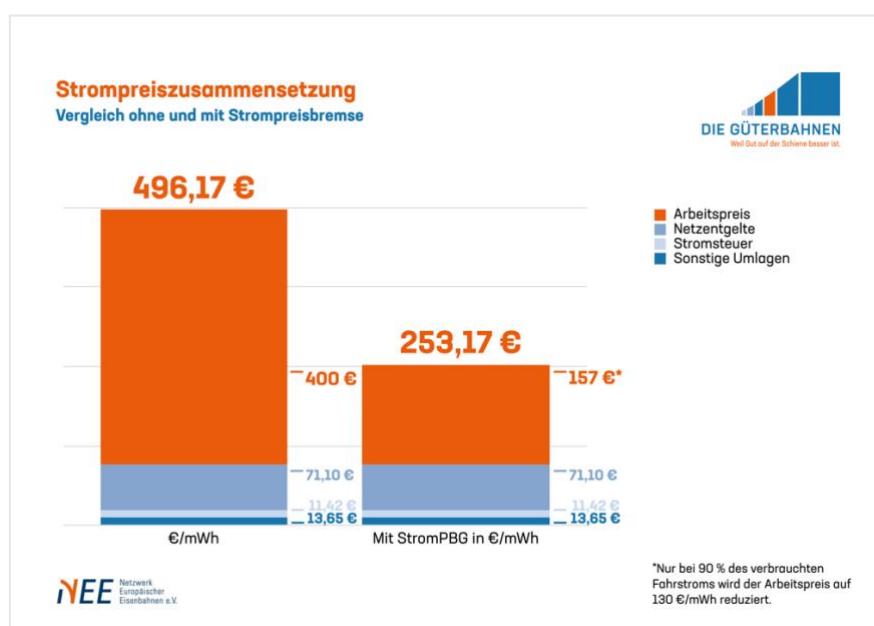
Die Sorgen der Branche richten sich außerdem in Richtung Zukunft ohne Strompreisbremse: Diese ist bis zum Frühjahr 2024 befristet. Die Frage ist, wie verhindert werden kann, dass ausgerechnet die klimafreundliche Schiene aus dem Markt gepreist wird, wenn der Bahnstrompreis langfristig oberhalb der Dieselpreisentwicklung

liegt. Eine Lösung könnte das Industriestrompreisgesetz aus dem Wirtschaftsministerium sein, das bisher nur als grobes Arbeitspapier existiert, aber „energieintensiver Industrie“ einen fixen, wettbewerbsfähigen Preis garantieren soll. Kerkeling: „Nach den positiven Erfahrungen mit der Strompreisbremse rechnen wir fest damit, dass auch der Schienenverkehr als stromintensiv eingestuft und mit dem Industriestrompreis die Erfüllung der Klimaschutzziele im Verkehr voranbringen wird.“

INFO

Die Strompreisbremse sorgt im Schienengüterverkehr oft für Missverständnisse: Die prägnante Zahl von 130 Euro pro Megawattstunde (oder 13 Cent pro Kilowattstunde), die Fahrstrom nach dem Strompreisbremsengesetz angeblich kostet, hat sich bei den meisten Kund:innen der Eisenbahnverkehrsunternehmen festgesetzt. Dabei wird verkannt, dass lediglich ein Teil des Fahrstrombedarfs, nämlich der Arbeitspreis, von der Entlastung betroffen ist. Der Bahnstrompreis in Deutschland enthält neben den reinen Beschaffungskosten allerdings weitere Bestandteile, die die Kosten in die Höhe treiben können. Diese Bestandteile werden von der Strompreisbremse nicht erfasst und sind darum nicht reduziert.

Beispiel (zur vollständigen Rechnung [hier](#)):



Die Kosten für eine Megawattstunde Strom haben sich so deutlich reduziert, allerdings nicht auf 130 Euro, sondern auf 253 Euro – nahezu das Doppelte der häufig angenommenen Kosten. Die gravierenden Mehrkosten, die sich für die Güterbahnen seit Beginn der Energiekrise ergeben, sind also durch die Strompreisbremse nicht eliminiert: Die gleiche Megawattstunde Strom hätte inklusive der Netzentgelte, Steuern und Umlagen in 2021 noch circa 160 Euro gekostet, nur rund 63 Prozent des heutigen entlasteten Preises.