

Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Herrn Bundesminister Dr. Volker Wissing  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Ansprechpartner  
Dr. Matthias Stoffregen  
Fon +49 (0)30 53149147-5  
matthias.stoffregen@mofair.de

Berlin, 12. September 2022

## Umgang mit den massiv gestiegenen Faktorkosten; hier: SPFFV

Sehr geehrter Herr Minister,  
lieber Herr Dr. Wissing,

die durch den verbrecherischen Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine ausgelöste Energiekrise hat Deutschland fest im Griff. Die die Bundesregierung tragenden Parteien haben vor wenigen Tagen bereits das dritte Entlastungspaket auf den Weg gebracht. Dabei steht, wie auch schon bei den beiden vorhergehenden Maßnahmenbündeln, die Entlastung von Privathaushalten und (indirekt) kleineren Unternehmen im Mittelpunkt.

Die Kosten der Unternehmen des Schienenverkehrs dagegen steigen bislang ohne jede Dämpfung. Bereits vor Kriegsbeginn waren die Strompreise gegenüber dem Vorjahr in einigen Fällen auf das bis zu sechsfache gestiegen. Und seitdem hat sich dieser Trend keineswegs abgemildert. Die gelegentlich vorgebrachte Beschwichtigung, die Unternehmen hätten ja langfristige Lieferverträge, führt völlig in die Irre. In der Regel haben die Unternehmen verschiedene Lieferverträge, die rollierend auslaufen und durch neue Anschlussverträge ersetzt werden müssen. Und jedes Mal springen die Preise in die Höhe.

Neben die unmittelbaren Energiekostensteigerungen treten insbesondere gestiegene Material- und Wartungskosten. Zum Teil stehen hier ebenfalls gestiegene Energiekosten im Hintergrund. Oft treten unterbrochene Lieferketten hinzu, so dass Ersatzteile nicht mehr in der benötigten Stückzahl zur Verfügung stehen. Die Personalkosten sind schon in den vergangenen Jahren erheblich gestiegen; und für die Zukunft sind gerade angesichts der hohen Inflation weitere hohe Tarifabschlüsse zu erwarten.

Auch die Erhöhung des Mindestlohns wird bei Reinigungs- und Servicekräften gerade in diesem Herbst einen signifikanten Effekt haben.

Für den vertragsgebundenen, gemeinwirtschaftlichen SPNV haben wir bereits mehrfach gemeinsam mit den Bundesländern und Aufgabenträgern für eine deutliche Anpassung der Regionalisierungsmittel geworben, um in einem ersten Schritt wenigstens das bestehende Verkehrsangebot zu erhalten. Andernfalls ergibt eine Debatte über eine Nachfolgeregelung zum 9-Euro-Ticket, die dem ÖV zusätzliche Fahrgäste bescheren soll, keinen Sinn.

Für den eigenwirtschaftlichen Verkehr stellt sich die Lage etwas anders dar: Theoretisch wäre eine Erhöhung der Einnahmen denkbar – also eine Anpassung der Ticketpreise –, um die gestiegenen Kosten zu decken. Anhand überschlägiger, eher konservativer Berechnungen gehen wir davon aus, dass die DB Fernverkehr AG allein aufgrund des gestiegenen Bahnstrompreises Mehraufwände in Höhe von 425 Mio. Euro im Jahr 2023 erwarten müsste – bei Strompreisen auf dem Niveau von Juni 2022 gerechnet (inzwischen sind diese weiter gestiegen). Wollte man diese Summe über höhere Ticketeinnahmen ausgleichen, müsste die DB Fernverkehr AG zum Fahrplanwechsel Preissteigerungen in Höhe von 20 % ankündigen. Verkehrspolitisch wäre das ein Desaster. Die gestiegenen Fahrgastzahlen gingen sofort wieder zurück, ganz zu schweigen von der fatalen Wirkung in der Öffentlichkeit.

Es bleibt für den eigenwirtschaftlichen Verkehr also eine Verbesserung der Einnahmen. Diese könnte auf zwei unterschiedliche Weisen erfolgen:

Zum einen durch eine Reduktion der Produktionskosten, genauer durch eine Absenkung der Trassenpreise. In den Jahren 2020 bis 2022 gab es eine solche bereits, um die Fahrgastverluste infolge der Coronapandemie auszugleichen. Die Fahrgastnachfrage ist inzwischen praktisch wieder auf Vorpandemieniveau; auch daher sieht der Haushaltsentwurf für 2023 keinerlei weitere Förderung vor, was angesichts dieses neuen externen Schocks nicht verständlich ist. Die notwendigen Förderrichtlinien für eine Trassenpreisreduktion sind bereits vorhanden, und eine Senkung in Richtung in Richtung der Grenzkosten wird von der EU-Kommission auch aus anderen Gründen wohlwollend gesehen. Zudem ist sie wettbewerbsneutral, weil sie grundsätzlich allen Unternehmen gleichermaßen zugutekommt.

Eine andere Möglichkeit könnten die aktuellen Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 4. September eröffnen, die eine weitere Förderung energieintensiver Betriebe andeuten. Dabei scheint noch nicht abschließend geklärt zu sein, ob auch Eisenbahnverkehrsunternehmen unter diese Gruppe fallen könnte. Der Schienenverkehr sollte grundsätzlich in die Liste für „Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen“ (KUEBLL) aufgenommen werden.

Und lassen Sie uns auch das deutlich sagen: Eine erneute Anhebung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG, wie wir sie im Verlauf der Coronapandemie mehrfach erlebt haben, ist *keine* Antwort auf die Fragen. Sie wäre massiv wettbewerbsverzerrend.

In der letzten Sitzung des Lenkungskreises des „Zukunftsbündnisses Schiene“ deutete Herr Staatssekretär Theurer an, man wolle sich die Kostenentwicklung noch einmal genauer ansehen, ehe man über weitere Maßnahmen entscheiden könne. Wir bieten unsere Mitarbeit hiermit sehr gerne an.

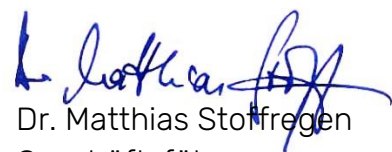
Sehen wir hingegen keine Entlastung der Verkehrsunternehmen, wird eine erhebliche Ausdünnung des Angebots die Folge sein, und je nach Dauer und Schwere der Krise

Eine Kopie dieses Schreibens erhalten Vizekanzler Dr. Robert Habeck, Bundesfinanzminister Christian Lindner sowie die Fraktionen des Deutschen Bundestags.

Mit freundlichen Grüßen,



Dr. Tobias Heinemann  
Präsident



Dr. Matthias Stoffregen  
Geschäftsführer