Bundesverband
SchienenNahverkehr
Wir gestalten Mobilität.

Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. · Marienstraße 18 · 10117 Berlin

Bundesnetzagentur
Große Beschlusskammer Energie

per E-Mail: gbk@bnetza.de

Bundesverband SchienenNahverkehr e.V.
Marienstraße 18 · 10117 Berlin
Tel. 0 30 81 61 60 99-0

info@schienennahverkehr.de
schienennahverkehr.de

[redacted]

Berlin, 17. April 2026

GBK-25-01-1#3
Verfahren zur Festlegung der Allgemeinen Netzentgeltsystematik Strom (AgNes)
Hier: Orientierungspunkte Kostenwälzung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nimmt der Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. (BSN) als satzungsgemäßer Vertreter aller Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wie folgt zu den von der BNetzA veröffentlichten „Orientierungspunkten Kostenwälzung“ Stellung.

1. Rolle der Aufgabenträger des SPNV

Die Aufgabenträger des SPNV schließen entweder selbst oder über ihre Aufgabenträgerorganisationen im Rahmen von Vergabeverfahren sogenannte Verkehrsdurchführungsverträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die sich mit diesen Verkehrsdurchführungsverträgen vertraglich verpflichten, SPNV-Leistungen in vertraglich definiertem Umfang auf den ausgeschriebenen Netzen oder Linien gegen Entgelt zu erbringen. Die Verpflichtung zur Erbringung von SPNV-Leistungen kann den EVU auch im Wege eines Verwaltungsaktes auferlegt werden.

2. Betroffenheit der Aufgabenträger des SPNV von der Kostenwälzung

Um diese SPNV-Leistungen erbringen zu können, beziehen die EVU Bahnstrom im Wesentlichen als Einphasen-Wechselstrom mit einer Spannung von 15 kV und 16,7 Hz aus der Oberleitung, sofern es sich um Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb handelt, die auf mit Oberleitung ausgerüsteten Eisenbahnstrecken fahren. Lediglich die beiden S-Bahn-Netze in Berlin und Hamburg werden mit Gleichstrom mit einer Spannung von 1.200 Volt (Hamburg) bzw. 750 Volt (Berlin) über Stromschienen betrieben. Moderne Schienenfahrzeuge mit elektrischer Traktion besitzen die Möglichkeit zur Rekuperation, d.h. dass beim

Präsidium • Geschäftsführung
Präsident: Peter Panitz (NASA)
Vizepräsidenten: Kai Daubertshäuser (RMV) · Thorsten Müller (ZV SPNV Rheinland-Pfalz Nord)
Burkhard Ehlen (VVO) · Bärbel Fuchs (BEG) · Fritz Rössig (Rv. Großr. Braunschweig) · Oliver Wittke (VRR)
Geschäftsführer: Jan Görnemann

Bankverbindung
Berliner Sparkasse · BIC BELADEBEXXX
IBAN DE89 1005 0000 6600 0105 66
Vereinsregister
Nr. 19563 B · Amtsgericht Berlin-Charlottenburg
Lobbyregister
R000681

Bremsen Energie gewonnen wird, die dann in die Oberleitung bzw. (im Falle der Gleichstrom-S-Bahn-Netze in Hamburg und Berlin) in die Stromschiene eingespeist wird. Diese Rückspeisung von Energie wird über entsprechende Messeinrichtungen in den Fahrzeugen aufgezeichnet und verringert die Strombezugskosten, die zunächst von den jeweiligen EVU als Endverbraucher der elektrischen Energie aus dem Bahnstromnetz getragen werden. Die EVU haben dazu entsprechende Stromlieferverträge mit den Bahnstromlieferanten geschlossen.

Die von den Aufgabenträgern des SPNV an die EVU zu leistenden Bestellerentgelte für SPNV-Leistungen werden unter Berücksichtigung der Energiebezugskosten als einem Anteil der Betriebskosten der EVU für die Dauer des Verkehrsdurchführungsvertrages (bis zu 15 Jahren) kalkuliert. Der Anteil der Energiebezugskosten an dem Bestellerentgelt liegt bei ca. 15 Prozent.

Darüber hinaus sehen Verkehrsdurchführungsverträge in der Regel sog. Preisgleitklauseln für Energiekosten vor, mit denen das Risko von Preissteigerungen im Bereich der Energiebezugskosten (nicht nur Strom, sondern auch für Kraftstoffe) ausgewogen zwischen Aufgabenträgern und EVU verteilt werden soll. Diese Preisgleitklausen für den Energiebezug haben zur Folge, dass Preissteigerungen zumindest teilweise an die Auftraggeber der SPNV-Leistungen, also an die Aufgabenträgerorganisationen bzw. die dahinterstehenden Aufgabenträger über das bei Preissteigerungen anzupassende Bestellerentgelt „durchgereicht“ werden.

Die Bestellerentgelte werden aus Steuermitteln aufgebracht. Den Ländern steht gem. Art. 106a Grundgesetz für den öffentlichen Personennahverkehr ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Das Nähere regelt das Regionalisierungsgesetz. Im Jahr 2025 beliefen sich diese Regionalisierungsmittel, die der Bund an die Länder für den öffentlichen Personennahverkehr geleistet hat, auf rund 11,5 Mrd. Euro.

Vor diesen geschilderten Hintergründen wird deutlich, dass Änderungen bei der Allgemeinen Netzentgeltsystematik zu erheblichen finanziellen Belastungen der Aufgabenträger bzw. der Länderhaushalte führen können.

3. Besonderheiten des Bahnstromnetzes

Eine Änderung der Allgemeinen Netzentgeltsystematik (AgNes) hat die Besonderheiten des Bahnstromnetzes zu berücksichtigen.

Die Oberleitungen der DB InfraGO AG, dem Betreiber der Schieneninfrastruktur des Bundes, werden mit Einphasen-Wechselstrom mit 15 kV und 16,7 Hz aus dem Bahnstromnetz gespeist. Dabei handelt es sich um ein eigenständig geregeltes, überregionales 110 kV-Verteilnetz, das aufgrund der abweichenden Frequenz galvanisch von den 50 Hz-Netzen getrennt ist.[1] Die Stromversorgung dieses Bahnstromnetzes erfolgt teilweise durch direkt angeschlossene Bahnstromkraftwerke und teilweise über Umrichter- und Umformerwerke aus vorgelagerten 50 Hz-Netzen; v.a. in Mecklenburg-Vorpommern, Teilen Brandenburgs sowie in Oberschwaben sowie bei den Gleichstrom-S-Bahn-Netzen Hamburg und Berlin wird Energie aus 50 Hz-Netzen entnommen und über Umrichter- und Umformerwerke auf die einheitliche Spannung und Frequenz umgewandelt. Eine Rückspeisung in vorgelagerte 50 Hz-Netze gibt es nicht.

Leistungsungleichgewichte werden innerhalb des Bahnstromnetzes ausgeregelt. Der Bahnstromnetzbetreiber nimmt die Systemverantwortung eigenständig wahr. Bei einem jährlichen Energiebedarf von rund 12,4 TWh, die etwa 2,7 Prozent des deutschen Gesamtenergiebedarfs entsprechen, wird etwa die Hälfte der Energie durch dezentrale Erzeugung und Rekuperation innerhalb des Bahnstromnetzes bereitgestellt.

[1] Lediglich in Mecklenburg-Vorpommern, in Teilen Brandenburgs und in Oberschwaben erfolgt die Stromversorgung nicht über das Bahnstromnetz, sondern durch dezentrale Bahnstromversorgung.

4. Kritik am vorgeschlagenen Modell

Nach unserem Verständnis des Vorschlags der BNetzA berücksichtigt dieser Vorschlag nicht die geschilderten technischen und wirtschaftlichen Besonderheiten des Bahnstromnetzes, sondern behandelt diese so, als ob der gesamte Bahnstrombedarf vollständig aus vorgelagerten 50 Hz-Netzen gedeckt werde.

Dieses Modell wird daher den strukturellen und betrieblichen Gegebenheiten nicht gerecht.

Das 16,7 Hz-Bahnstromnetz ist neben der eigenen Energieversorgung durch eine dezentrale Einspeisung gekennzeichnet und weist dadurch eine deutlich geringere Abhängigkeit von vorgelagerten Netzen auf, als es im Modell unterstellt wird.

Zudem bestehen nur begrenzte technische Anschlusskapazitäten zu den vorgelagerten 50-Hz-Netzen. Eine vollständige Deckung des Energiebedarfs über diese Netze ist daher weder technisch möglich noch angesichts der bestehenden dezentralen Einspeisekapazitäten erforderlich. Außerdem erfolgen aus dem 16,7-Hz-Bahnstromnetz keine Rückspeisungen in die vorgelagerten Netze.

Vor diesem Hintergrund würde die im Modell vorgesehene Kostenallokation zu einer systematischen Verzerrung führen. Die vorgelagerten Netzkosten würden so verteilt, als läge ein vollständiger Netzbezug aus den vorgelagerten 50-Hz-Netze vor. Dies hätte eine Kostenzuweisung zur Folge, die nicht der tatsächlichen Inanspruchnahme der vorgelagerten Netzinfrastruktur entspricht und somit nicht verursachungsgerecht ist.

Zudem ist kritisch zu bewerten, dass auch Systemdienstleistungskosten der Übertragungsnetzbetreiber – insbesondere für Regelleistung – vollständig unter Bezug auf den gesamten Letztverbrauch im 16,7-Hz-Bahnstromnetz umgelegt würden. Dies würde ungeachtet der Tatsache erfolgen, dass der Bahnstromnetzbetreiber entsprechende Systemdienstleistungen zum Teil eigenständig erbringt und hierfür eigene Aufwendungen trägt.

In der Gesamtbetrachtung würde das vorgeschlagene Modell zu dauerhaft erhöhten und nicht beeinflussbaren Netzkosten für die Bahnstromkunden führen, die vollständig über die Netzentgelte weitergegeben werden. Dies erscheint weder sachgerecht noch systemkonform.

5. Auswirkungen auf den intermodalen Wettbewerb

Die Netzentgelte für den Bahnstrom stellen wie oben dargestellt einen wesentlichen Kostenbestandteil des elektrischen SPNV dar und beeinflussen unmittelbar dessen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern im Luft- und Binnenschifffahrtsverkehr, aber insbesondere auf der Straße. Das bestehende System berücksichtigt die tatsächliche Inanspruchnahme vorgelagerter Netze sachgerecht, insbesondere durch die Einbeziehung dezentraler Erzeugung und begrenzter Anschlusskapazitäten.

Die Einführung der Wälzung nach netzbezogenem Letztverbrauch würde hingegen zu signifikanten Kostensteigerungen im Bahnstromnetz führen, die über die Bestellerentgelte an die Aufgabenträger weitergegeben werden. Daraus resultierende Mehrbelastungen in dreistelliger Millionenhöhe pro Jahr für die Aufgabenträger sind von diesen nicht zu leisten. Schon das Urteil des EuGH vom 19. März 2026 (Rechtssache C 770/24), mit dem die Europarechtswidrigkeit der gesetzlichen Regelung in § 37 Abs. 2 ERegG (Trassenpreisbremse im SPNV) zu erheblichen finanziellen Belastungen der Aufgabenträger in der Größenordnung von 400 bis 800 Mio. Euro pro Jahr führen wird, kann nur durch Abbestellungen in einem erheblichen Umfang aufgefangen werden, sofern der Bund hier seiner Finanzierungsverantwortung durch eine entsprechende Erhöhung der Regionalisierungsmittel nicht gerecht werden sollte. Die Länderhaushalte bieten keine Spielräume für weitere Kostensteigerungen durch eine Änderung der Allgemeinen Netzentgeltsystematik.

Die politisch gewollte „Verkehrswende“ durch Verlagerung von Verkehren insbesondere von der Straße auf die klimafreundliche Schiene wird damit unterlaufen.

6. Organisatorische Schwächen des Modells

Neben den inhaltlichen Aspekten weist das vorgeschlagene Modell auch nach Aussage der DB Energie GmbH, deren Vortrag wir uns zu eigen machen, erhebliche praktische Umsetzungsprobleme auf. Das Bahnstromnetz ist an insgesamt 19 vorgelagerte Netze von Verteil- und Übertragungsnetzbetreibern angeschlossen, die sich über sämtliche deutsche Regelzonen erstrecken. Aufgrund des mobilen Charakters der Verbraucher (Triebfahrzeuge) lassen sich netzbezogene Letztverbrauchsmengen damit nicht eindeutig einzelnen Netzbetreibern oder Regelzonen zuordnen. Hierbei ist auch erwähnenswert, dass, technisch bedingt, die Menge der für andere Teilnehmer (EVU) zur Verfügung stehenden, rückgespeisten Energie eines EVU davon abhängt, wie viele andere Verbraucher (Triebfahrzeuge) zum gleichen Zeitpunkt in einem bestimmten Abschnitt verkehren. Zudem bleibt unklar, wie ein netzbezogene Letztverbrauch bei der hohen direkten Bahnstromerzeugung und der Rückspeisung durch Rekuperation sachgerecht zu bestimmen wäre.

7. Regulatorische Schlussfolgerungen und Vorschläge

Wir schließen uns den Schlussfolgerungen und Vorschlägen der DB Energie GmbH an:

Angesichts der technischen und systemischen Besonderheiten sollte das 16,7 Hz-Bahnstromnetz nicht in das allgemeine Wälzungsregime nach netzbezogenem Letztverbrauch einbezogen werden. Stattdessen erscheint eine angemessene Regelung geboten, die

• an den tatsächlichen Energiebezug aus dem vorgelagerten 50 Hz-Netzen anknüpft,

• dezentrale Bahnstromerzeugung und Rekuperation berücksichtigt und

• die eigenständige Systemverantwortung des Bahnstromnetzbetreibers abbildet.

Denkbar wäre beispielsweise eine angemessene Regelung für galvanisch getrennte Spezialnetze mit eigenständiger Systemverantwortung, der auf die tatsächliche Beanspruchung vorgelagerter Netze begrenzt ist. Entsprechendes muss zudem auch für die Netze mit besonderer Bahnstromversorgung aus dem 50 Hz-Netz gelten. Nur so lässt sich eine verursachungsgerechte, systemdienliche, verzerrungsfreie und verkehrspolitisch konsistente Ausgestaltung der Kostenwälzung für das 16,7 Hz-Bahnstromnetz sicherstellen.

Weiterer Vortrag im Laufe des Verfahrens bleibt vorbehalten. Wir bitten um Unterrichtung über den Fortgang des Verfahrens.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Rechtsanwalt und Justiziar des
Bundesverbandes SchienenNahverkehr e.V.