VDV Die Verkehrsunternehmen

VDV | S, GFP

16. April 2026

Stellungnahme des VDV zu den Orientierungspunkten der Kostenwälzung

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV e.V.), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten begrüßt den umfangreichen fachlichen Austausch im Rahmen des AgNes-Verfahrens sowie die Überlegungen der Bundesnetzagentur zur Berücksichtigung geänderter Rahmenbedingungen durch die Energiewende. In diesem Kontext ergeben sich jedoch durch das Modell der Kostenwälzung nach netzbezogenem Letztverbrauch erhebliche sachliche, regulatorische und organisatorische Auswirkungen zu Lasten der Bahnstromnetze der Verkehrsunternehmen.

Im Einzelnen:

1. Sachverhalt

Durch die Kostenwälzung nach netzbezogenem Letztverbrauch sollen regionale Ungleichgewichte und Tarifanomalien in Folge dezentraler Einspeisung korrigiert werden. Hierzu sollen die Kosten vorgelagerter Netzebenen ab dem Jahr 2029 proportional zu den Letztverbrauchsentnahmen über alle nachgelagerten Netzebenen verteilt und zugleich von der bestehenden Netzentgeltstruktur entkoppelt werden. Dieser Ansatz ist auf klassische 50-Hz-Verteilnetze mit ausgeprägten Rückspeisungsstrukturen ausgerichtet, berücksichtigt jedoch nicht die Besonderheiten der Bahnstromsysteme.

2. Problemstellungen

2.1. Besonderheiten des Bahnstromsystems und Systemkosten

Das Bahnstromsystem stellt ein eigenständig geregeltes, überregionales Verteilnetz dar, das die Oberleitungen für den elektrischen Schienenverkehr versorgt. Die Energieversorgung erfolgt sowohl teilweise über eigene Bahnstromkraftwerke als auch stets über Umrichter- und Umformwerke. Hierbei finden keine Rückspeisungen in vorgelagerte Netze statt. Das Modell der Kostenwälzung, behandelt jedoch den gesamte Fahrstrombedarf so, als würde er vollständig aus dem vorgelagerten Netz gedeckt. Diese Annahme wird den tatsächlichen Gegebenheiten der Verkehrsunternehmen jedoch nicht gerecht, da sie einen unterschiedlich großen Teil ihres Energiebedarfs innerhalb ihres Bahnstromnetzes erzeugen. Dies erfolgt teilweise durch eigene Bahnstromkraftwerke und stets durch erhebliche Rückspeisung von Energie infolge der Rekuperation von Triebfahrzeugen. Das eigene Bahnstromnetz ist damit in erheblichem Umfang durch dezentrale Einspeisung geprägt und weist eine deutlich geringere Abhängigkeit von vorgelagerten Netzen auf, als die Bundesnetzagentur dies in ihrem Modell annimmt.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. · Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln · T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000 · info@vdv.de · www.vdv.de
Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist im „Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung" registriert. Die Registernummer lautet: R001242

Darüber hinaus bestehen nur begrenzte technische Anschlusskapazitäten zu den vorgelagerten Netzen. Eine vollständige Deckung des Energiebedarfs über diese Netze ist deshalb weder technisch möglich noch angesichts der bestehenden dezentralen Einspeisekapazitäten der Verkehrsunternehmen erforderlich oder aufgrund der allgemeinen Netzentlastung und -stabiliserung gewünscht. Wie bereits ausgeführt, erfolgen aus den Versorgungsnetzen der Verkehrsunternehmen derzeit auch keine Rückspeisungen in die vorgelagerten Netze.

Vor diesem Hintergrund entspricht die im Modell vorgesehene Kostenverteilung nicht den tatsächlichen Gegebenheiten und führt zu systematischen Verzerrungen. Die vorgelagerten Netzkosten würden so verteilt, als läge ein vollständiger Netzbezug durch die Verkehrsunternehmen vor. Hierdurch entstehen überproportionale Kosten bei den Verkehrsunternehmen, die nicht der tatsächlichen Inanspruchnahme der vorgelagerten Netzinfrastruktur entsprechen. Dies führt zu verursachungsfremden und dait ungerechtfertigten Belastungen.

Zudem sehen wir kritisch, dass zusätzlich auch Systemdienstleistungskosten der Übertragungsnetzbetreiber – insbesondere für Regelleistung – vollständig unter Bezug auf den gesamten Letztverbrauch auf die Verkehrsunternehmen umgelegt würden. Dies berücksichtigt nicht, dass Verkehrsunternehmen ihre Systemdienstleistungen in ihrem eigenen Bahnstromnetz selbständig erbringen und hierfür bereits die Kosten tragen.

Das Modell beinhaltet folglich dauerhaft erhöhte und durch die Verkehrsunternehmen nicht beeinflussbaren Netzkosten, was zu Preissteigerungen gegenüber den Kunden der Verkehrsunternehmen führt, an die diese Netzentgelte weitergegeben werden.

2.2. Schwächung öffentlicher und kombinierter Verkehre

Die Netzentgelte stellen einen wesentlichen Kostenbestandteil des elektrischen Schienenverkehrs dar und beeinflussen unmittelbar dessen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern wie Straßenverkehr, Luftverkehr und Binnenschifffahrt. Das bestehende System berücksichtigt die tatsächliche Inanspruchnahme der 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. Daraus resultierende erhebliche Mehrbelastungen würden sich unmittelbar in steigenden Fahrpreisen im Personen-, Güter- und kombinierten Verkehr niederschlagen, Angebotsausweitungen erschweren und den verkehrspolitisch angestrebten Modal Shift zugunsten der Schiene beeinträchtigen.

2.3. Organisatorische Schwächen des Modells

Der Anschluss von Bahnstromsystemen an vorgelagerte Netze ist sehr weitreichend und vielfältig. Einige Verkehrsunternehmen besitzen Anschlüsse bei verschiedenen Übertragungsnetzbetreibern und mehreren Regelzonen. Damit lassen sich netzbezogene Letztverbrauchsmengen nicht immer eindeutig einzelnen Netzbetreibern oder Regelzonen zuordnen.

Zudem ist nicht geklärt, wie ein netzbezogener Letztverbrauch bei der hohen direkten Bahnstromerzeugung und der Rückspeisung durch Rekuperation sachgerecht berechnet werden könnte.

Schlussfolgerung

Angesichts der technischen und systemischen Besonderheiten sollte das Bahnstromsystem nicht in das allgemeine Wälzungsregime nach netzbezogenem Letztverbrauch einbezogen werden. Stattdessen erscheint es deutlich sachgerechter

- an den tatsächlichen Energiebezug aus den vorgelagerten Netzen anzuknüpfen,
- dezentrale Bahnstromerzeugung und Rekuperation zu berücksichtigen und
- die eigenständige Systemverantwortung der Verkehrsunternehmen zu honorieren.