

---

## Stellungnahme zum Entwurf der Förderrichtlinie für Beihilfen für strom- und handelsintensive Unternehmen zur Strompreisentlastung (Industriestrompreis) für die Abrechnungsjahre 2026 bis 2028

---

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren 450.000 Beschäftigten, begrüßt grundsätzlich, dass mit der vorliegenden Förderrichtlinie weitere Strompreisbegünstigungen für die Wirtschaft festgeschrieben werden sollen. Zugleich ist nicht nachvollziehbar, warum die Verkehrsunternehmen im Gegensatz zu anderen Unternehmen wiederholt sowohl aus der Stromsteuerentlastung für das produzierende Gewerbe und die Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft als auch aus der Strompreisentlastung für energieintensive Unternehmen ausgenommen werden. Denn der Strompreis belastet die energieintensiven Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehre besonders.

Unsere Bitte ist deshalb, dass die vorgesehene Strompreisentlastung gemäß der Förderrichtlinie auf Schienenbahnverkehre ausgeweitet und hierfür auf die Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07) gestützt wird, wie dies bereits bei der Strompreisbremse erfolgte.

Im Einzelnen:

Durch die hohen Energiepreise sowie fehlende und ausgelaufene Kompensationen sind die Energiekosten für den Betrieb mit Bahnen und Bussen in den vergangenen Jahren teilweise über 50 Prozent gestiegen. Diese Kostensteigerungen können jedoch nicht an die Fahrgäste weitergegeben werden, da die Angebote mit Bussen und Bahnen Teil der **Daseinsvorsorge** sind. Auch im **intermodalen Wettbewerb** stellen die hohen Strompreise eine Benachteiligung dar und beeinträchtigen zusätzlich den Gütertransport auf der Schiene, da auch hier die Weitergabe der Stromkostensteigerungen aufgrund der Wettbewerbssituation mit dem Straßenverkehr kaum möglich ist.

Hinweisen möchten wir an dieser Stelle auch darauf, dass inzwischen fast alle anderen **EU-Mitgliedstaaten** Beihilfen für Strompreisentlastungen für Schienenbahnverkehre und Elektrobusse festgeschrieben haben. Der europäische Verkehrsausschuss (TRAN) schlägt im Rahmen der aktuellen Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie 2003/96/EG sogar vor, dass Bio-Kraftstoffe, Biogas, emissionsarme Kraftstoffe sowie der Strom im Eisenbahnverkehr über einen Zeitraum von zehn Jahren mit einem Nullsteuersatz besteuert werden sollen.

Hinsichtlich der Gegenleistungsoptionen begrüßen wir die Verpflichtung in neue oder modernisierte Fahrzeuge und Infrastruktur zu investieren. Im öffentlichen Verkehrsbereich ist eine signifikante Senkung des Stromverbrauchs jedoch nur zum Preis der Stagnation oder Reduzierung öffentlicher Verkehre zu erreichen. Dies widerspricht dem klimapolitischen

Ziel der Transformation und dem Ausbau dieser öffentlichen Verkehre. Aus diesem Grund empfehlen wir, die Erbringung der Gegenleistungen im Konzernverbund zu ermöglichen.

Im Bereich der Maßnahmen zur Erhöhung der nachfrageseitigen Flexibilität sehen wir großes Potential bei den Verkehrsunternehmen. Ihre flexible Stromnutzung als energieintensiver Abnehmer wird derzeit durch erhebliche rechtliche Hürden erschwert:

1. Bei der Nutzung von Stromspeichern unterliegen Verkehrsunternehmen zusätzlichen Steuern und Umlagen, die zu weiteren Preisbelastungen bei der Zwischenspeicherung von begünstigtem oder rekuperiertem Strom führen und damit deren Flexibilität bei der Stromnutzung erheblich beeinträchtigen. Grund hierfür ist, dass die Zwischenspeicherung begünstigten oder rekuperierten Stroms nicht in die Stromspeicherentlastungen in § 5 Abs. 4 StromStG oder § 21 EnFG aufgenommen wurden. Dies macht die Zwischenspeicherung von Strom für die Verkehrsunternehmen unattraktiv und teuer und beeinträchtigt deren Flexibilisierung bei der Stromnachfrage.

Ein Ausbau der Speicher durch Verkehrsunternehmen bietet jedoch die Möglichkeit (1.) der Flexibilisierung und der Möglichkeit weniger Kapazität vorgelagerter Netze in Anspruch zu nehmen, (2.) Energieeffizienter zu werden und (3.) (vorbehaltlich der Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs des öffentlichen Verkehrs) netzorientierte und netzentlastende Steuerung zu ermöglichen und damit dem bidirektionalen Laden vergleichbare oder sogar überlegene Potenziale zur Netzentlastung zu bieten.

2. Auch die Flexibilisierung im Bereich der Ladeinfrastruktur der Verkehrsunternehmen könnte zu einer energieeffizienteren Stromnutzung führen. Derzeit ist lediglich das Laden eigener Fahrzeuge für die Verkehrsunternehmen rechtssicher möglich, ohne dass das Unternehmen zum Netzbetreiber oder Energieversorger wird. Ein darüberhinausgehender, praktikabler und sinnvoller Einsatz der Ladeinfrastruktur ist jedoch aufgrund regulatorischer Hürden nicht rechtssicher möglich und erschwert die effiziente Stromnutzung der Ladeinfrastruktur. Folgenden Anwendungsfälle (bei denen natürlich die erforderliche messtechnische Abgrenzung, insbesondere für Umlagen und Stromsteuer, gewährleistet wird) wären denkbar und könnten durch den gezielten Einsatz von Ladekapazitäten zu einer nachfrageseitigen Flexibilisierung beitragen:
  - a) Lademöglichkeit für Subunternehmer, die Liniendienstleistungen für die Verkehrsunternehmen erbringen, an der eigenen Ladeinfrastruktur, ohne selbst (energiewirtschaftsrechtlich) zum Netzbetreiber oder (stromsteuerrechtlich) zum Versorger zu werden;
  - b) Nutzung betrieblicher Ladeinfrastruktur durch andere elektrische Betriebsfahrzeuge der Kommune und mit ihr verbundener Unternehmen (z. B. elektrische Müll- oder sonstige Kommunalfahrzeuge);
  - c) Ermöglichung des Betriebs öffentlicher Ladepunkte an Stromversorgungsanlagen von städtischen Schienenbahnen, O-Bussen und Batteriebusen, entweder durch diese oder Dritte Betreiber. Damit könnte der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur in Ballungsräumen beschleunigt werden;
  - d) Nutzung betrieblicher Ladeinfrastruktur für private Fahrzeuge von Mitarbeitern, um den Umstieg auf Elektromobilität zu unterstützen.

Einer solchen nachfrageorientierten Nutzung stehen derzeit Regelungen des Energiewirtschafts- und Stromsteuergesetzes und insbesondere die jüngste Entscheidung des EuGH zur Unionsrechtswidrigkeit der nichtregulierten Kundenanlage im EnWG entgegen (EuGH, Urt. v. 28.11.2024, Rs. C-293/23). Dies führt zu erheblichen Einschränkungen bei der Weitergabe von Strom an diese Nutzer und damit zu einer Hemmung bestehender Möglichkeiten zur flexibleren Stromnutzung.