



**Herausforderungen des Energiemarktes
sowie der Anforderungen aus Klimawandel
und Verkehrswende an Unternehmen des
SGV**

Agenda des Vortrages

- **Vorstellung der MEG**
- **Einige provokante Thesen und Fragen zum Einstieg**
- **Darstellung der Preisentwicklung für Traktionsenergie am Beispiel MEG**
- **Weitere Themen und Herausforderungen rund um das Thema Energie – Ökologie – Verkehrswachstum**
- **Erwartungen für die kurz- und mittelfristige Entwicklung der Energiemärkte – Auswirkungen auf den SGV und Handlungsoptionen**
- **Fazit**

Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH

Kurze Vorstellung der MEG



- ➔ **Gegründet 01.10.1998 als Beteiligungsunternehmen der DB Cargo 80 % und der Transpetrol (heute VTG Logistics Deutschland GmbH) 20%**
- ➔ **Dienstleister für Werkbahnen und EVU in deutschen Netzen**
- ➔ **Kapazitäten:**
 - **331 Mitarbeiter an 3 Standorten in Deutschland**
 - **66 Lokomotiven (davon 21 elektr. Streckenloks und 5 DualMode Loks)**
- ➔ **Leistungsdaten im Jahr 2022:**
 - **75,8 Mio. € Gesamtleistung**
 - **2,7 Mio. Zugkilometer**
 - **1.376 Mio. netto tkm**
 - **16,81 Mio. transportierte Nettotonnen**
- ➔ **Wir betreuen im Rahmen von Geschäftsbesorgungsverträgen 5 nicht öffentliche Eisenbahninfrastrukturen unserer Kunden mit folgenden Hauptkomponenten:**
 - **115 km Gleisanlagen**
 - **349 Weichen + 1 Kreuzung mit 19,85 km Leistungslänge davon 158 elektrisch Stellwerksgesteuert, 34 EOW und 156 Handweichen, 243 Weichen mit WZRV**
 - **110 höhengleiche Kreuzungen**
 - **3 Gleisbildstellwerke GSP 68**
 - **300 Signale**
 - **1.105 Lichtmasten der Bahnhofsbeleuchtungen**

Einige provokante Thesen und Fragen zum Einstieg

- **Klimawende**
- **Energiewende**
- **Verkehrswende**

Wollen wir weiter im Kreis laufen oder geht es auch irgendwann vorwärts?

Sind wir noch im Bereich der sachlichen, technisch und betriebswirtschaftlich fundierten Lösungsfindung oder nur noch beim Austausch von Ideologien?

Ist der Energiemarkt noch ein Markt oder ist er durch Regulierung und permanente politische Eingriffe bereits vollkommen „verwurstet“?

Einige provokante Thesen und Fragen zum Einstieg

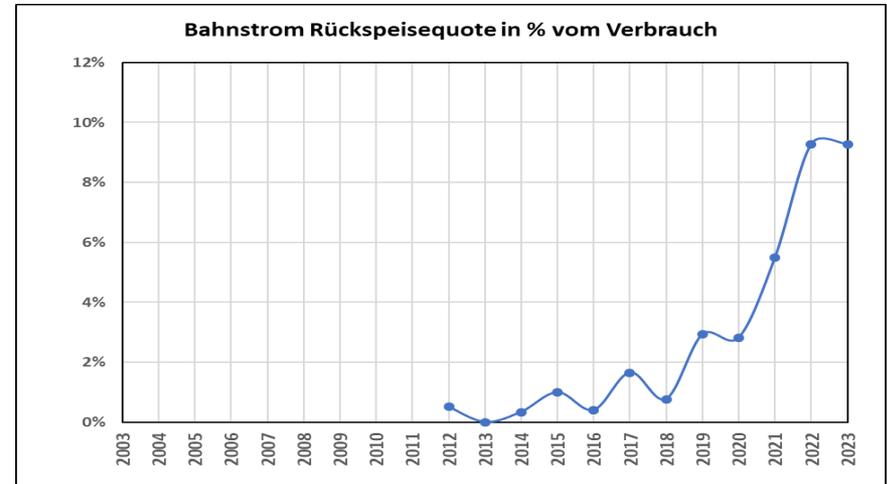
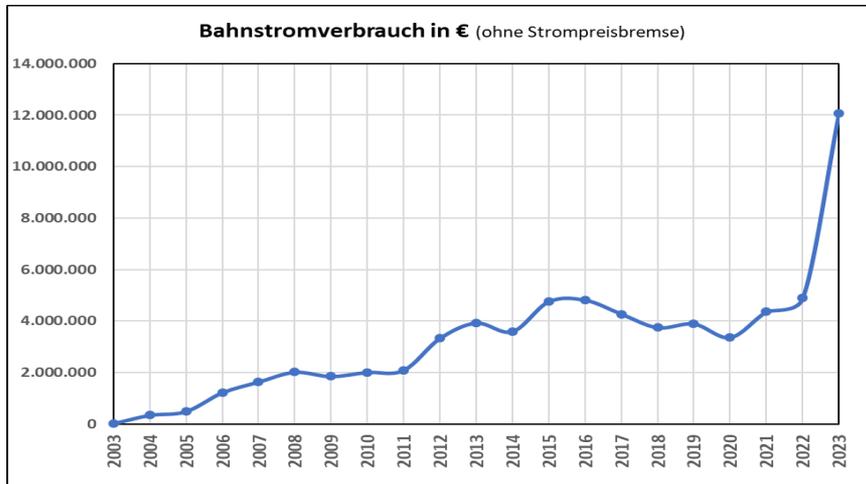
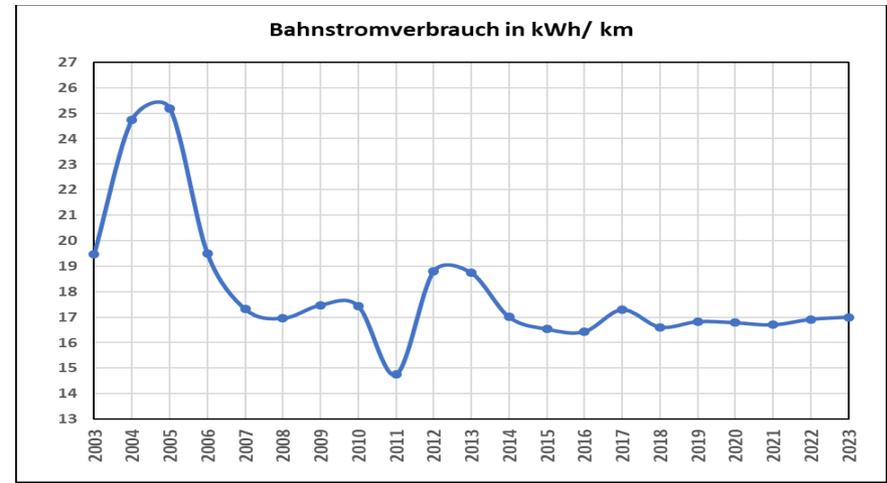
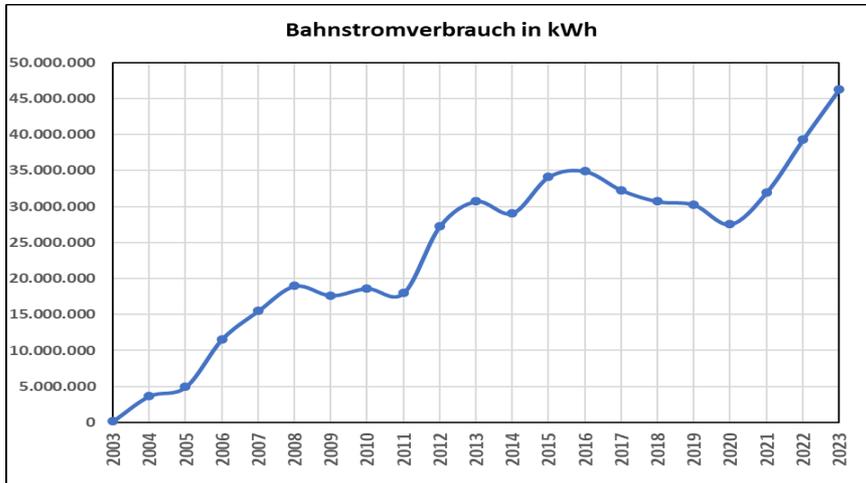
Sind Subventionen eine dauerhafte Lösung für vollkommen außer Kontrolle geratene Energiepreise?

Der Krieg in der Ukraine ist nur eine von mehreren Ursachen für die derzeitige Energiepreisentwicklung.

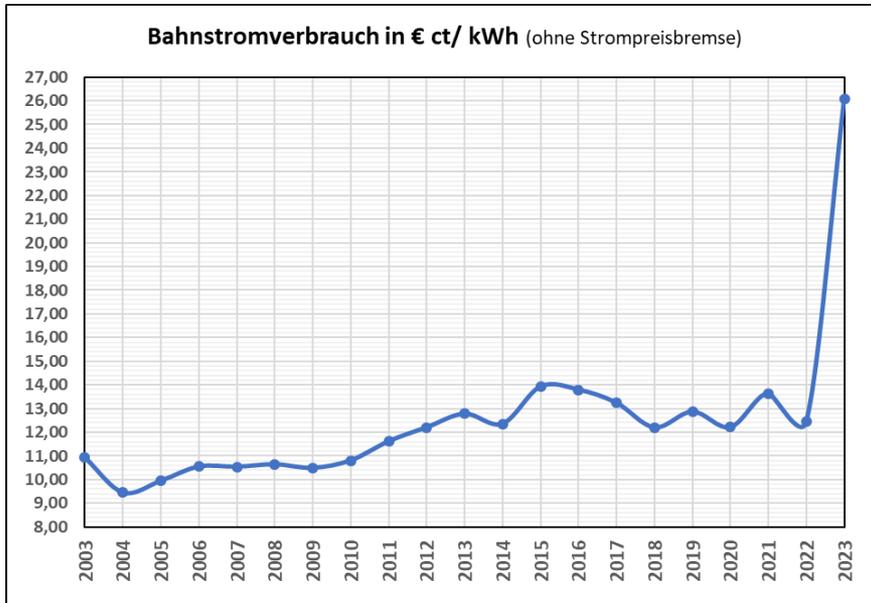
Sind die politischen Ziele für Verkehrswachstum noch realistische Szenarien die wir in unseren Planungen vertreten und später auch realisieren können?

Wie planen und realisieren wir Investitionen in Triebfahrzeuge mit elektrischen oder alternativen Antrieben wenn wir keine sinnvollen Prognosen für die Preisentwicklung der Energien haben?

Darstellung der Preisentwicklung für Traktionsenergie am Beispiel MEG



Darstellung der Preisentwicklung für Traktionsenergie am Beispiel MEG



Das bedeutet für 2023 für uns:

- Ohne Strompreisbremse: 26,09 €ct/kWh
- Mit Strompreisbremse: 21,26 €ct/kWh

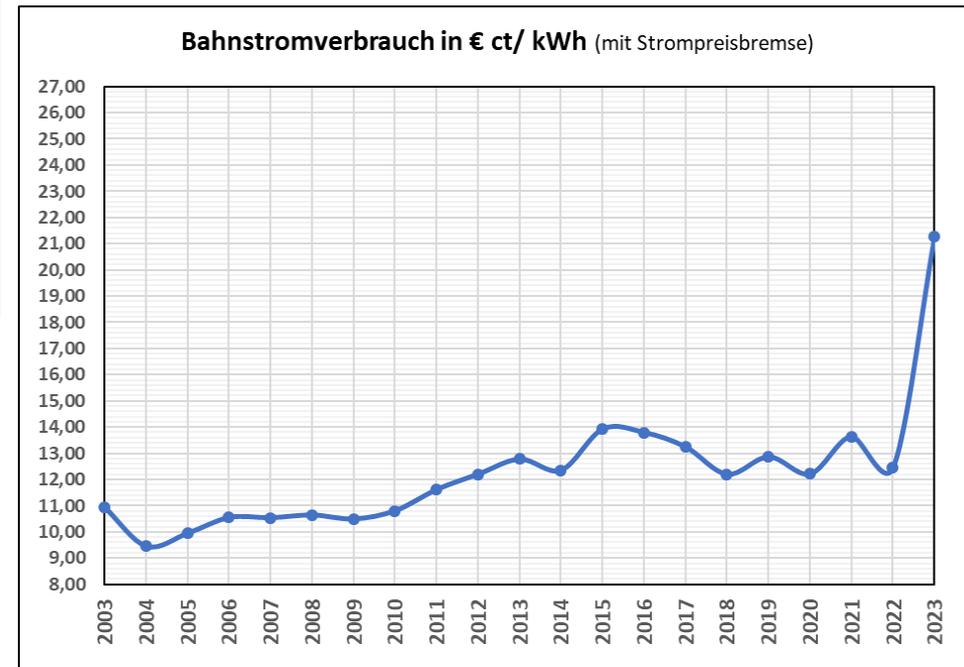
Strompreisbremse heißt für uns 18,5 % Reduzierung!

In 2022 war für MEG die Preisentwicklung für Traktionsstrom noch über Hedge – Einkäufe abgedeckt!

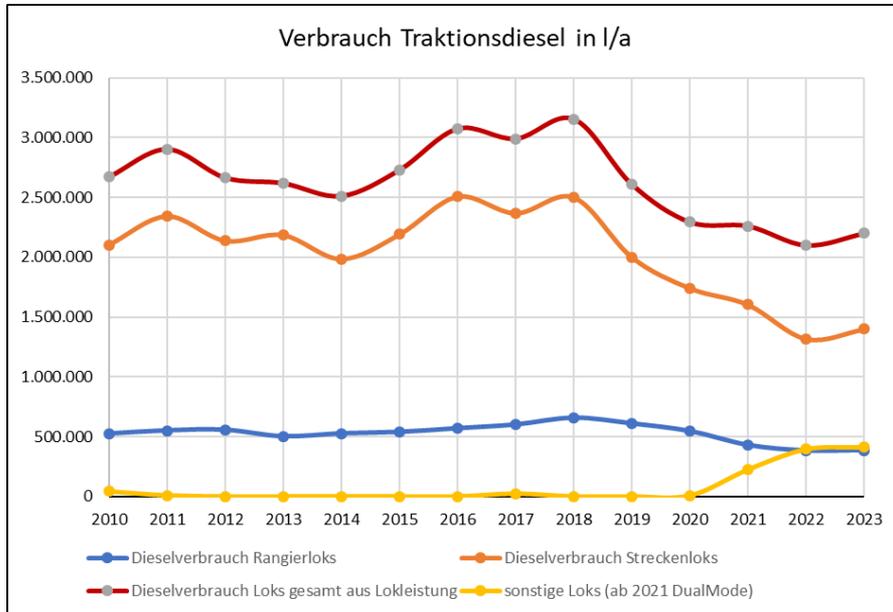
Das bedeutet für 2023 für uns:

- Ohne Strompreisbremse: 4,43 €/ km
- Mit Strompreisbremse: 3,61 €/ km
- Entspricht einer Steigerung von 95 % von 2021 auf 2023 (ohne SPB) – 60% (mit SPB)

Hier ist immer der komplette Preis inkl. Netzentgelt, Steuern, Abgaben und Umlagen gemeint!



Darstellung der Preisentwicklung für Traktionsenergie am Beispiel MEG

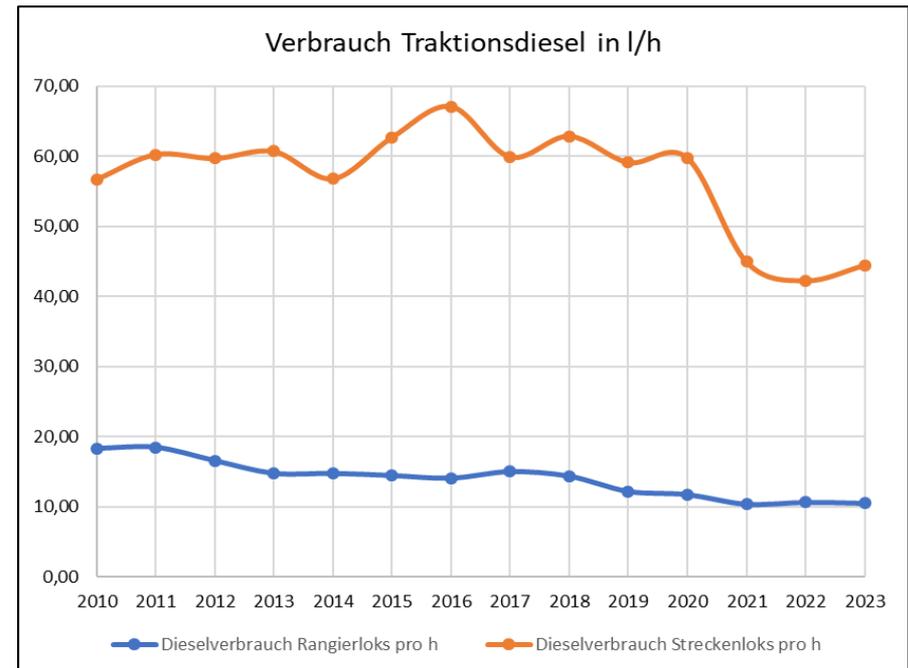


Das bedeutet:

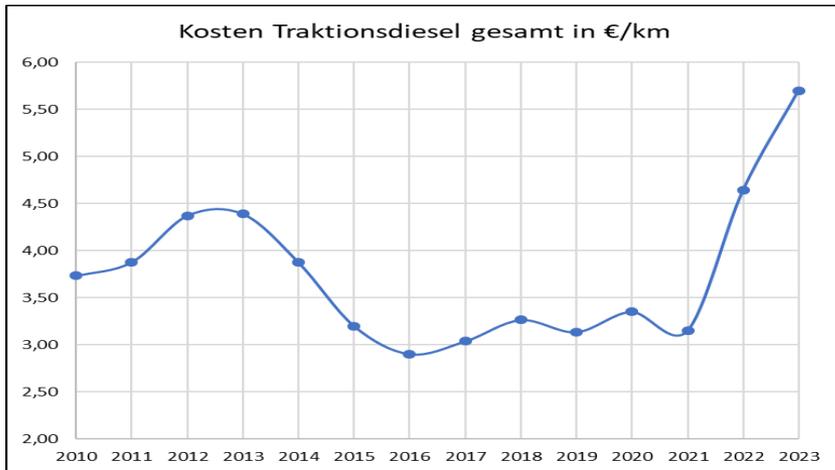
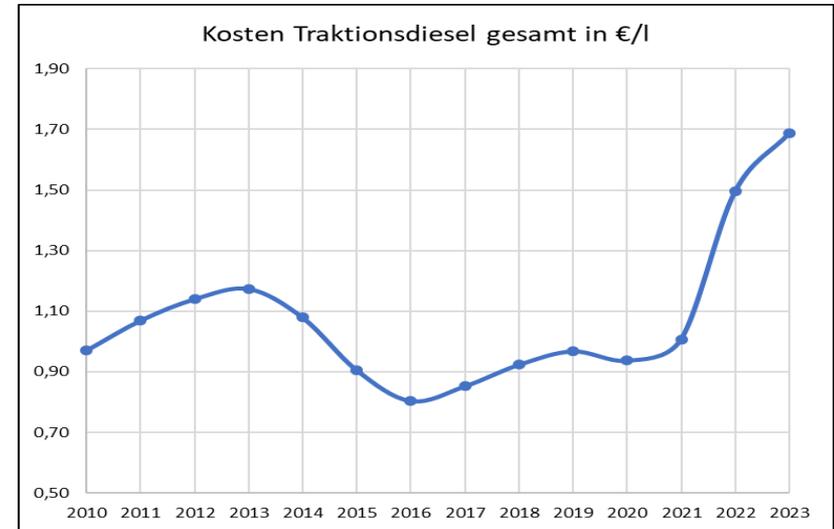
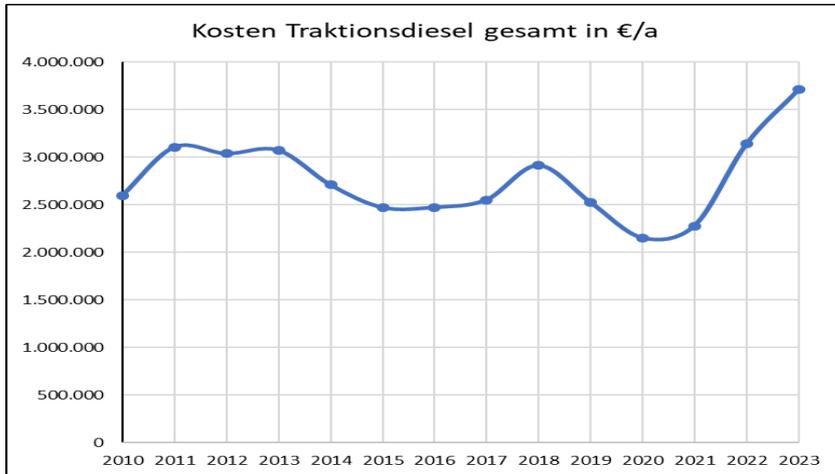
- In der Darstellung unten sind die Loks ohne Betriebsstundenerfassung nicht enthalten
- Betriebsstundenerfassung wird hauptsächlich bei Rangierloks relevant

Das bedeutet :

- Ab 2019 Reduzierung der Streckendieselleistung
- Ab 2021 Einsatz der DualMode Loks (hier nur der Dieselanteil)
- Bei allen weiteren Betrachtungen werden die Rangierloks vernachlässigt da hier keine km-Laufleistungserfassung erfolgt

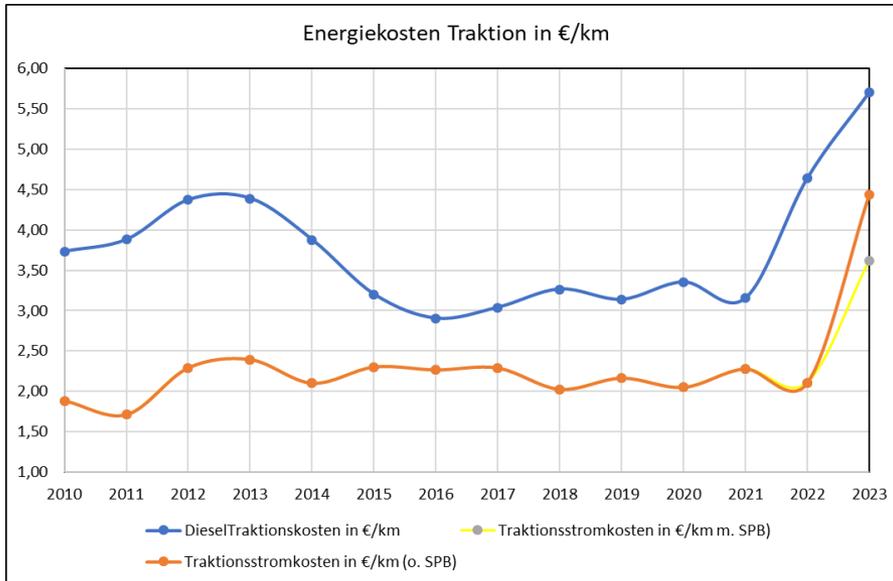


Darstellung der Preisentwicklung für Traktionsenergie am Beispiel MEG



- Preissteigerung für DK von 2021 auf 2023 ca. 60%; bezogen auf €/km für MEG ca. 80 %
- In 2023 ca. 40% der Gesamtverbrauchsmenge im Hedge gesichert
- Entwicklungstendenz für 2024 ff. schwer einschätzbar

Darstellung der Preisentwicklung für Traktionsenergie am Beispiel MEG

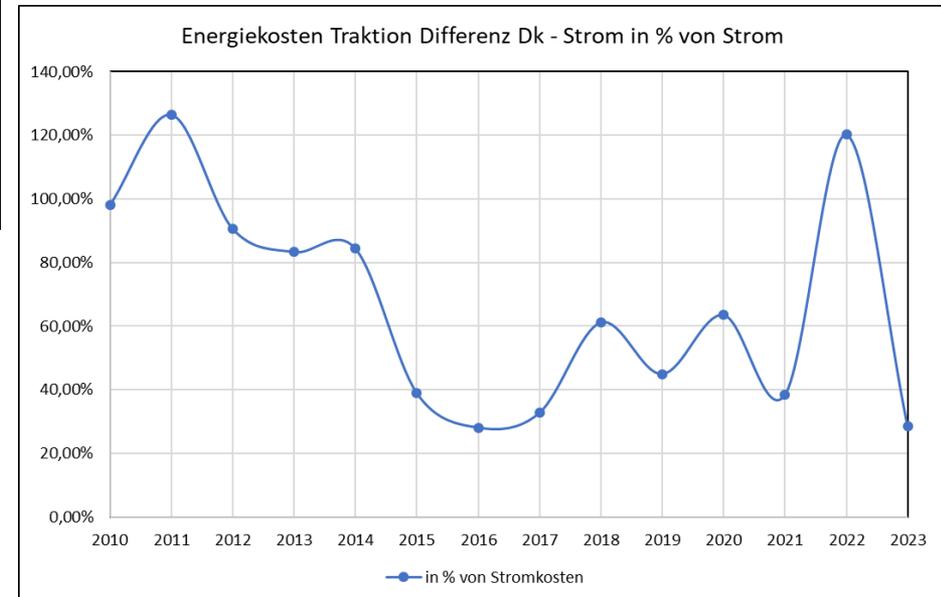


- Entwicklungstendenz für 2024 ff. nicht wirklich abschätzbar

Das bedeutet für 2023 für uns:

- Dramatische Kostensteigerung für Traktionsenergie insgesamt
- Differenz zwischen Dieseltraktion und E- Traktion hat weiter abgenommen

Der Vorteil für die ökologische Traktionsart wird zu klein! Tendenz??



Weitere Themen und Herausforderungen rund um das Thema Energie – Ökologie – Verkehrswachstum

- Die Strompreisproblematik ist nicht nur ein Thema für den SGV sondern allgemein für die gesamte Industrie! Es ist zu erwarten dass Industrieproduktion mit hohem Energiebedarf sowie mit geringer Wertschöpfung ins Ausland abwandern wird, aber gerade diese Industrie ist die mit hohem Schienengüterverkehrsanteil!
- Erste Indikationen für deutlichen Verkehrsrückgang liegen vor.
- Verkehrswende wird ja in erster Linie mit der Erhöhung des Schienenpersonenvverkehrs, insbesondere des Nahverkehrs in Verbindung gebracht. Bei der derzeitigen, und sicher noch andauernden Ressourcenknappheit im Netz, ist das für den SGV eher ein Show- Stopper.
- Wie wird sich der immer höhere Ökostromanteil im 16 ²/₃ Hz – Netz, welcher ja überwiegend über statische Umformer eingespeist wird, auf die Netzstabilität aus? Hat die heutige Rekuperation/ Rückspeisung moderner E- Lokomotiven eine Zukunft?

Erwartungen für die kurz- und mittelfristige Entwicklung der Energiemärkte – Auswirkungen auf den SGV und Handlungsoptionen

- Trotz des anhaltenden Kriegs in der Ukraine ist eine Entspannung beim Rohöl- und Dieselpreis in den letzten Wochen spürbar, dies hilft aber eher dem Straßenverkehr.
- Auswirkungen auf den Strompreismarkt, insbesondere für Traktionsenergie sind bisher nicht zu spüren.
- Die Energiepreissituation erhöht den Wettbewerbsnachteil des SGV weiter und deutlich. Die tatsächlichen Auswirkungen der Strompreisbremse auf einen, zumindest teilweisen, Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des SGV kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
- Auf Grund der enormen Herausforderungen für die Netzanpassungen an die erneuerbaren Energien, dem zu früh erfolgten Ausstieg aus der Kernenergie und der Unsicherheit aus immer wieder neu kommunizierten früheren Ausstiegsszenarien aus der Kohleverstromung sowie den noch immer fehlenden Speichermöglichkeiten für die E- Energie erwarte ich auch mittelfristig keine Preisentspannungen.
- Außer weitere Anstrengungen für energieoptimale Fahrweise sehe ich derzeit keine Handlungsoptionen für die Unternehmen des SGV.

Fazit:

- Ohne dauerhaft gesicherte, kostengünstige, wettbewerbsfähige und subventionsfreie Preise für Traktionsstrom wird die Energiewende nicht zu einem Verkehrswachstum im Schienengüterverkehr führen.
- Die ökologischen Vorteile des SGV kann dieser nur dann wirksam werden lassen, wenn damit auch betriebswirtschaftliche Vorteile einhergehen.
- Eine Erhöhung der Transportleistungen im SGV und SPV ist nur nach einer Stabilisierung und deutlichen Erweiterung der heutigen Netzkapazität realistisch.
- Wir brauchen verlässliche Aussagen über Strompreise und verlässliche Aussagen über die Zukunft der Rekuperation/ Rückspeisung als Basis für zu treffende Investitionsentscheidungen.
- Energiewende auch im Eisenbahnbereich ist verbunden mit der Zunahme der Bedeutung von Batterieeinsatz in Triebfahrzeugen. Ohne vernünftige, stabile und verfügbare Produkte, die derzeit nicht wirklich zur Verfügung stehen, bleibt diese ein Traum.