

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-205 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Faktencheck

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Faktencheck zur Steuer-/Abgabenbelastung Schiene/Straße

Frankfurt am Main, den 24. August 2015



Die Bahnlobby behauptet, Eisenbahnen seien in Deutschland durch die Verkehrs- und Fiskalpolitik benachteiligt. Der nachfolgende Faktencheck, der keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, relativiert diese Behauptung.

1. Haltersteuern für Strassen- und Schienennutzer:

Die Kfz-Steuer belastet Straßennutzer und schafft Steuereinnahmen von 8,5 Mrd. € p.a.. Derartige Steuern sind Waggonhaltern unbekannt.

2. Nutzungsentgelte/Maut:

a) Bahnnutzer zahlen für jeden Kilometer?

Bahnnutzer zahlen Nutzungsentgelte für alle Kilometer, schwere Lkw zahlen eine Maut auf Autobahnen und einem wachsenden Bundesstraßennetz. Dabei ist allerdings zu beachten, dass **trotz durchgängiger Trassenentgelte der Steuerzahler große Anteile der Schienenwegkosten übernimmt**. Bislang erhielt die Bahn AG über eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuF) 2,5 Mrd. Euro jährlich vom Bund, um das Streckennetz instand zu halten. Dieser Betrag wurde jüngst um 800 Mio. Euro jährlich aufgestockt. An der Finanzierung von Schieneninvestitionen beteiligt sich der Bund mit einem Löwenanteil. Sowohl die Mittel der LuF als auch den Großteil der Investitionszuschüsse muss die Bahn nicht erwirtschaften. Das **Eisenbahnanlagevermögen** wurde anlässlich der Bahnprivatisierung **ohne Schulden in die Bahn AG eingebracht**. Die Erträge auch aus Nutzerentgelten privater Eisenbahnunternehmen, stehen der Bahn AG zu, die aus ihren Gewinnen an den Bund eine Dividende zahlt.

b) Lkw-Maut sinkt – Trassenkosten steigen?

Im Zusammenhang mit der Lkw-Maut kritisieren Bahnlobbyisten: „Die Lkw-Maut sei gesunken, die **Trassenkosten** der Schiene nicht“:

Tatsache ist: Auch für die Kalkulation der Trassenkosten müssten wie im neuesten Wegekostengutachten zur Lkw-Maut niedrigere Kalkulationszinssätze zur Anwendung kommen. Wenn die Trassenpreise gleichwohl steigen, belastet dies das Er-

gebnis des Fahrbetriebs mit kalkulatorischen Trassenkosten, die den Gewinn des Fahrwegbetreibers erhöhen. Gleichzeitig werden private Anbieter von Schienenleistungen mit kalkulatorisch überhöhten Trassenpreisen konfrontiert.

3. Der Staat benachteiligt den Schienenverkehr gegenüber der Straße:

Im Zeitraum von 1992 bis 2013 hat der Staat bezogen auf die jeweils erbrachten Personenkilometer und Tonnenkilometer etwa viermal mehr für die Schiene ausgegeben als für die Straße.

4. Steuern und Abgabenlast für Traktionsenergie:

a) Für Traktionsenergie aus Diesel:

Energiesteuer auf Diesel für Straße und Schiene ist einheitlich und beträgt 47,04 Cent/Liter (ÖPNV: 41,64 Cent/Liter).

b) Für Traktionsenergie aus Strom gilt:

EEG-Umlage-Rabatt für Bahnstrom (Deutsche Bahn AG) = faktisch 80 %.

=> Gezahlte EEG-Umlage: statt 6,170 Cent/kWh = 1,234 Cent/kWh, und:

Stromsteuer-Rabatt für Bahnstrom = 44,3 %.

=> Gezahlte Stromsteuer: statt 2,05 Cent/kWh = 1,142 Cent/kWh.

c) Abgabevergleich Bahnstrom – Diesel:

Rund 10 kWh entsprechen dem Energiegehalt von 1 Liter Diesel.

=> Abgaben der DB AG auf Bahnstrom für das Energieäquivalent von 1 Liter Diesel:

$10 \times (1,234 + 1,142) \text{ Cent} = \mathbf{23,76 \text{ Cent}}$ im Vergleich zu **47,04 Cent** für Diesel.

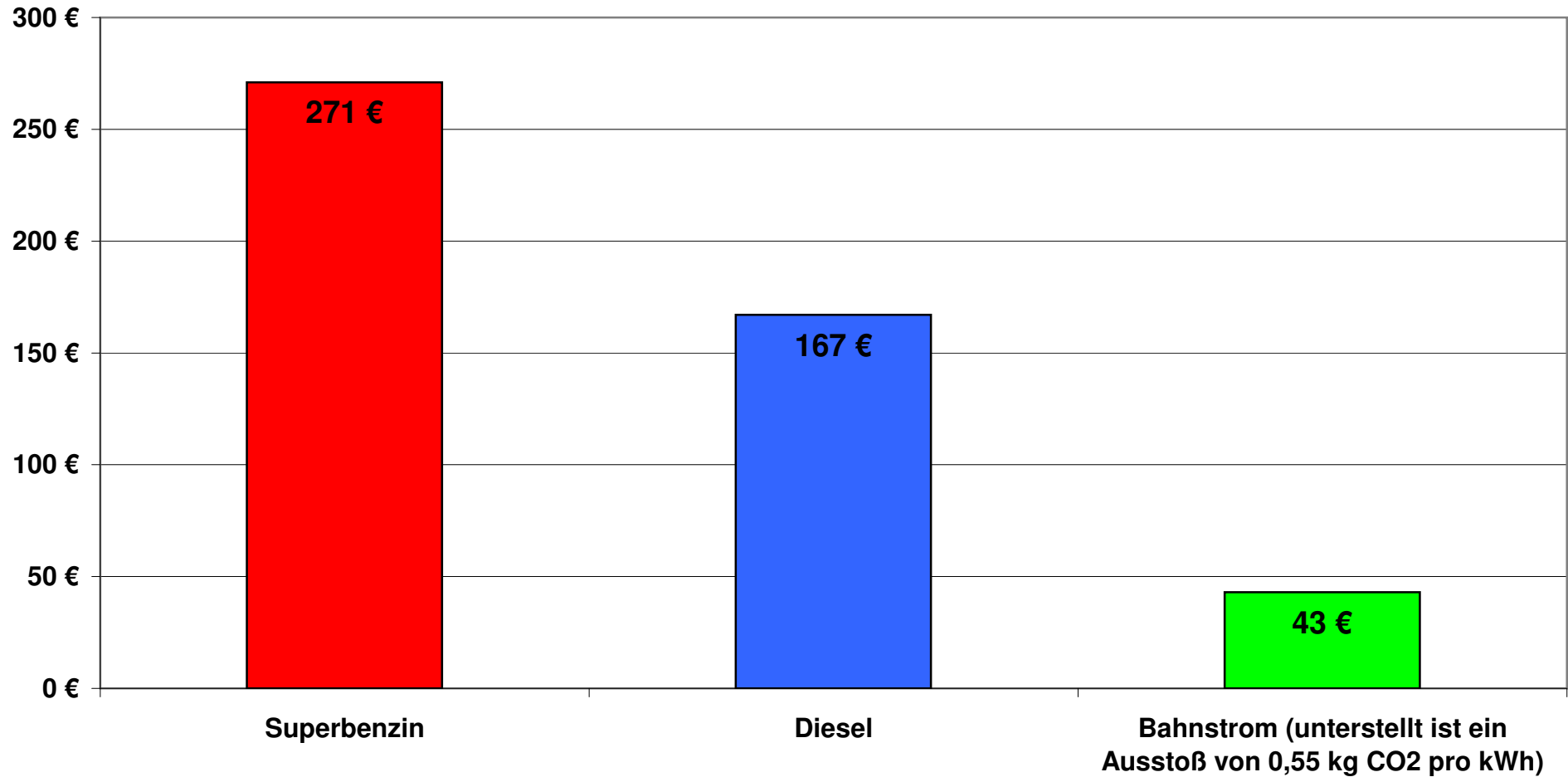
5. **Luftverschmutzungskosten:** Der Lkw zahlt via Lkw-Maut aktuell 2,1 Cent/km = rund 600 Mio. € p. a. – Bahn zahlt für EEG-Umlage 20 % der Normumlage.

6. **Abgabenbelastung pro Tonne CO₂:** Beträgt bei Superbenzin 271 €, bei Diesel 167 € und bei Bahnstrom 43 € bei einem Ausstoß von 0,55 kg CO₂ pro kWh (siehe Anlage).

7. **Altlastenvorsorge Atomstrom:**

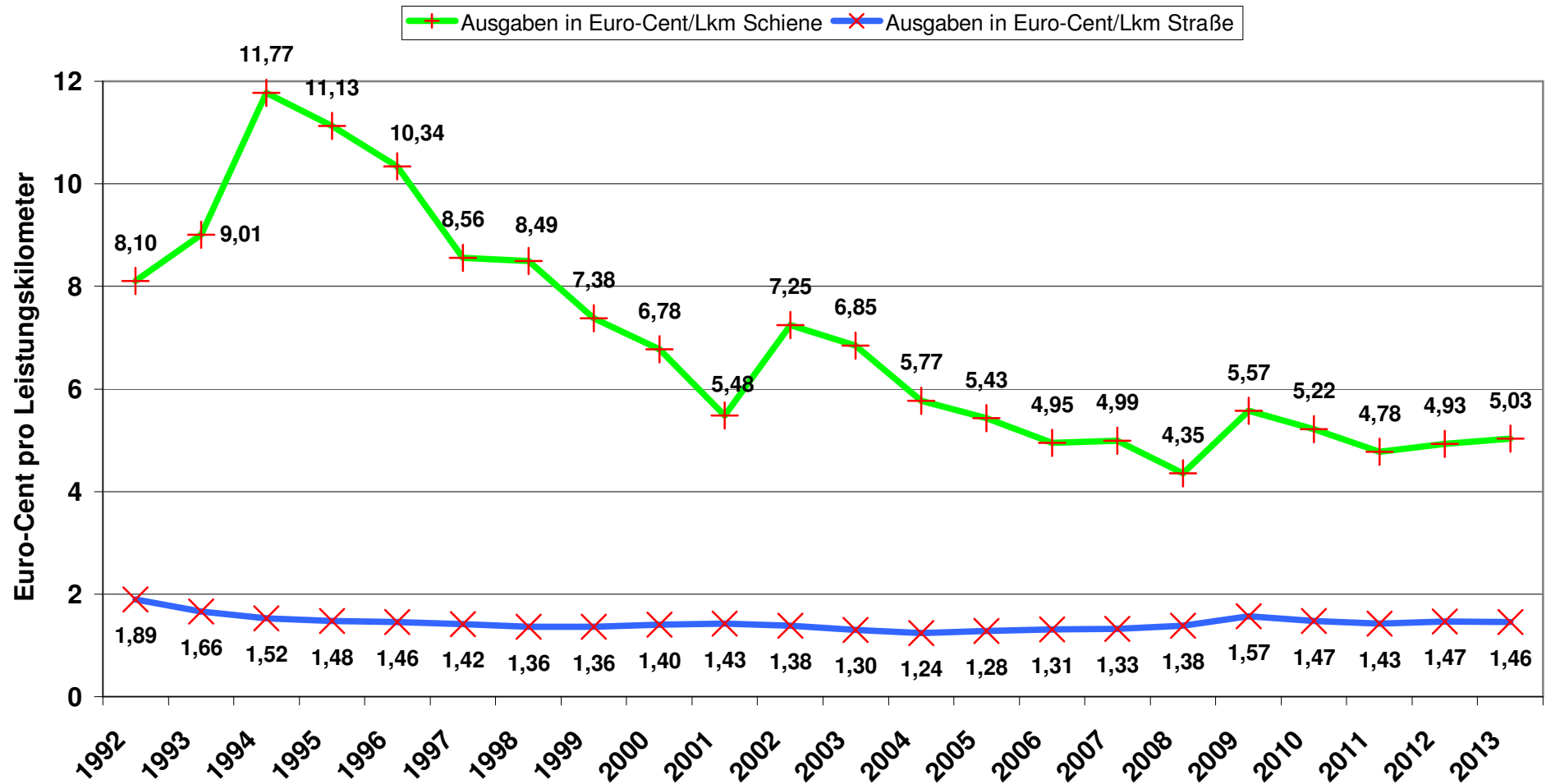
Zu diesen externen Kosten des Bahnbetriebs machen Bahnlobbyisten keine Angaben.

Klimagas CO₂: Abgabenbelastung pro Tonne CO₂-Ausstoß (Energiesteuern und EEG-Umlage)



Ist-Ausgaben des Bundes für die Schiene und Nettoausgaben von Bund + Ländern + Gemeinden für die Straße (jeweils pro Leistungskilometer)

[1 Lkm = 1 Leistungskilometer = 1 Tonnenkilometer = 1 Personenkilometer]



Ist-Ausgaben des Bundes für die Schiene und Nettoausgaben von Bund + Ländern + Gemeinden für die Straße (jeweils pro Leistungskilometer)*

Jahr	Bahn- ausgaben in Mrd. Euro	Straßen- ausgaben in Mrd. Euro ¹⁾	tkm Schiene in Mrd.	tkm Straße in Mrd. ²⁾	Pkm Schiene in Mrd.	Pkm Straße in Mrd. ³⁾	Ausgaben in Cent/Lkm* Schiene ⁴⁾	Ausgaben in Cent/Lkm* Straße ⁵⁾
1992	10,536	18,627	72,8	252,3	57,2	731,5	8,10	1,89
1993	11,623	16,437	65,6	251,5	63,4	740,8	9,01	1,66
1994	15,995	16,661	70,7	272,5	65,2	821,4	11,77	1,52
1995	15,747	16,397	70,5	279,7	71,0	830,5	11,13	1,48
1996	14,649	16,192	70,0	280,7	71,7	831,8	10,34	1,46
1997	12,521	16,080	73,9	301,8	72,4	833,4	8,56	1,42
1998	12,473	15,828	74,2	315,9	72,7	845,3	8,49	1,36
1999	11,115	16,456	76,8	341,7	73,8	866,7	7,38	1,36
2000	10,715	16,776	82,7	346,3	75,4	849,6	6,78	1,40
2001	8,589	17,469	81,0	353,0	75,8	872,0	5,48	1,43
2002	11,013	17,078	81,1	354,5	70,8	880,3	7,25	1,38
2003	10,713	16,335	85,1	381,9	71,3	875,6	6,85	1,30
2004	9,502	15,965	91,9	398,4	72,9	887,1	5,77	1,24
2005	9,350	16,424	95,4	402,7	76,8	875,7	5,43	1,28
2006	9,200	17,241	107,0	435,7	79,0	882,6	4,95	1,31
2007	9,666	17,735	114,6	454,1	79,1	883,4	4,99	1,33
2008	8,630	18,627	115,7	457,6	82,5	888,5	4,35	1,38
2009	9,925	20,651	95,8	415,6	82,3	898,7	5,57	1,57
2010	9,977	19,760	107,3	440,6	83,9	902,4	5,22	1,47
2011	9,497	19,547	113,3	457,6	85,4	912,4	4,78	1,43
2012	9,808	20,000	110,1	446,4	88,8	914,6	4,93	1,47
2013	10,137	20,000	112,6	452,7	89,0	917,7	5,03	1,46

*) **1 Lkm = 1 Leistungskilometer = 1 Tonnenkilometer = 1 Personenkilometer**

1) Straßenausgaben von Bund, Ländern und Gemeinden ohne Ausgaben für Verkehrspolizei, ab 2012 geschätzt

2) Deutsche und ausländische Lkw, ab 1999 mit bisher nicht erfassten Gutarten wie z.B. Abfälle + lebende Tiere

3) Nur Motorisierter Individualverkehr incl. Taxis, ohne Busverkehr (ab 1994 neue Berechnungsmethode)

4) **Erläuterung:** Der Rechenweg lautet "Bahnausgaben" / ("tkm Schiene" + "Pkm Schiene")

5) **Erläuterung:** Der Rechenweg lautet "Straßenausgaben" / ("tkm Straße" + "Pkm Straße")