

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 beträgt 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) Abgabenvergleich Bahnstrom – Diesel:

10 kWh entsprechen dem Energiegehalt von 1 Liter Diesel.

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

10 x (1,234 + 1,142) Cent = **23,76 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.