

Energieeffizienz und Klimaschutz im Verkehr verbessern – Schiene stärken

Kontakt:

Deutsche Bahn AG
Verkehrspolitik
Potsdamer Platz 2

10785 Berlin

Telefon: (030) 243-61110

Fax: (030) 243-61915

verkehrspolitik@deutschebahn.com

Zusammenfassung

Die DB hat ein anspruchsvolles Klimaschutzprogramm 2020 beschlossen. Das Programm sieht für den Gesamtkonzern verkehrsträgerübergreifend eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes pro Verkehrsleistungseinheit um 20 Prozent im Vergleich zu 2006 vor. Damit setzt die DB die erfolgreiche CO₂-Vermeidung der Vergangenheit fort und unterstützt die Bundesregierung bei der Erreichung ihrer ambitionierten klimapolitischen Ziele.

Erreicht werden können diese Ziele mit Blick auf das erwartete Verkehrswachstum im Transitland Deutschland jedoch nur, wenn im Verkehrsbereich die Energieeffizienz gesteigert und die CO₂-Emissionen verringert werden. Hierzu stellt die Verbesserung der energiepolitischen Rahmenbedingungen des Verkehrsträgers Schiene einen wichtigen Beitrag dar. Bislang sind die Wettbewerber Flugverkehr und Binnenschiff keiner Energiebesteuerung unterworfen. Darüber hinaus ist der Schienenverkehr als einziger Verkehrsträger von den Auswirkungen des Emissionshandels durch den dadurch verursachten Strompreisanstieg betroffen.

Bereits heute muss allein die DB Steuern und Abgaben auf Energie von über 400 Millionen Euro pro Jahr entrichten. Im Gegensatz dazu sind andere Bahnen in Europa entweder von derartigen Lasten vollständig befreit oder nur gering belastet. Allein die Kosten des Emissionshandels werden sich gegenüber heute ab 2013 auf über 300 Millionen Euro verdreifachen. Eine Korrektur der energiepolitischen Rahmenbedingungen für die Schiene ist notwendig, um eine verkehrs-, wirtschafts- und auch klimapolitisch sinnvolle Optimierung des Gesamtverkehrssystems zu erreichen.

1 Herausforderung Klimaschutz

Die Europäische Union hat sich dazu bekannt, die CO₂-Emissionen im Zeitraum von 1990 bis 2020 um 20 Prozent zu reduzieren. Wenn andere Staaten mitziehen, will die EU sogar 30 Prozent einsparen. In diesem Fall hat die Bundesregierung eine 40-prozentige Treibhausgasminderung Deutschlands zugesichert. Die DB begrüßt, dass Deutschland im Klimaschutz eine Vorreiterrolle einnimmt. Eine nachhaltige Reduktion der Emissionen begrenzt die negativen Folgen des Klimawandels.

Herausforderung Klimawandel

Hierfür hat der Verkehrsbereich, der für rund 20 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich ist, eine Schlüsselrolle inne. Es besteht angesichts des nach der Wirtschaftskrise zu erwartenden deutlichen Anstiegs des Verkehrswachstums somit dringender Handlungsbedarf, die Emissionen des Verkehrssektors deutlich zu reduzieren. Ein Umsteuern im Verkehrssektor ist damit der Schlüssel zur Erreichung der CO₂-Minderungsziele der Bundesregierung.

Umwelt- und Klimaverantwortlichkeit des Verkehrssektors für Treibhausgasemissionen

2 Klimaschutzprogramm der DB AG

Die DB hat sich frühzeitig anspruchsvolle Klimaschutzziele vorgegeben. Im Vergleich zu 1990 wurden die spezifischen, das heißt die auf die Verkehrsleistung bezogenen CO₂-Emissionen um nahezu 40 Prozent gesenkt. Diese enorme Minderung hat die DB dank erheblicher Anstrengungen zur Steigerung der Effizienz mit einer Vielzahl von auch kostenintensiven Maßnahmen erreicht.

DB senkt erfolgreich CO₂-Emissionen

Zur Fortsetzung dieses erfolgreichen Kurses hat sich die DB neue ehrgeizige Ziele gesetzt und das „Klimaschutzprogramm 2020“ gestartet. Bezogen auf die Verkehrsleistung sollen die Emissionen bis 2020 um mindestens weitere 20 Prozent gesenkt werden. Diese Zielstellung gilt für den Gesamtkonzern. Damit umfasst das Ziel zur CO₂-Minderung auch die mit Lkw, Flugzeug und Schiff erbrachte Transportleistung der DB. Die Zielerreichung wird erneut erhebliche unternehmerische Anstrengungen erfordern. Dies gilt umso mehr, da der mit dem politisch beschlossenen Ausstieg aus der Kernenergienutzung verbundene Anstieg des CO₂-Ausstoßes durch zusätzliche Reduktionsanstrengungen kompensiert werden muss.

DB definiert Klimaschutzziele konzernweit

Für eine höhere Energieeffizienz und damit verbundene Umweltentlastungen ist ein Bündel von Maßnahmen im betrieblichen und technischen Bereich notwendig. Beispiele hierbei sind die Auslastungssteigerung bei der Schiene sowie die sukzessive Erneuerung der Flotte. Neuer Aspekt der Klimastrategie ist die Übertragung der Klimaschutzkompetenz der Schiene auf die nicht schienengebundenen Verkehrsträger. Die DB schult nun auch Bus- und LKW-Fahrer in energiesparender Fahrweise und weist den Bereichen Landverkehr, Luft und See erstmalig dezidierte Klimaschutzziele zu. Beim Landverkehr liegen die Schwerpunkte hierbei neben der Fahrerschulung und einem effizienten Hub-System auf der Fahrzeugtechnik. Im Luft- und Seeverkehr verfügt die DB nicht über eigene Fahrzeuge. Hier werden aktuell in Verhandlungen mit den größten Subkontraktoren Klimaschutzziele festgelegt. Lieferantenauswahl und Auftragsvergabe werden sich zukünftig an der Einhaltung dieser Ziele orientieren.

Als Erweiterung der bisherigen Klimaschutzanstrengungen bietet die DB neue grüne Produkte an, die die ohnehin bestehende Klimafreundlichkeit der Schiene ausweiten. Den Geschäftskunden des Personen- und Güterverkehrs ist es ab sofort möglich, CO₂-freie Produkte komplett auf Basis erneuerbarer Energien zu ordern.

Erweiterung des Produktportfolio

Die Minderungsleistungen der einzelnen Verkehrsträger durch optimierte technische Lösungen allein werden zur CO₂-Zielerreichung im Verkehrssektor nicht ausreichen. Diese Maßnahmen müssen durch ein verbessertes Zusammenspiel der Verkehrsträger und die verstärkte Nutzung der energieeffizienten und klimafreundlichen Schiene ergänzt werden. Die DB wird ihre Kernkompetenz weiter ausbauen, Transport- und Logistikdienstleistungen weltweit nicht nur in erstklassiger Qualität, sondern durch die stärkere Einbindung der Schiene in die Transportkette gleichzeitig auch klimaverträglich zu organisieren.

Zusammenspiel der Verkehrsträger stärken

3 Energiepolitische Rahmenbedingungen zur Stärkung des klimafreundlichen Schienenverkehrs

3.1 Wettbewerber der Schiene sind von Energiesteuern befreit

Bei der Besteuerung im Verkehrsbereich bestehen erhebliche Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern. Sowohl das Binnenschiff als auch der Luftverkehr sind von jeglicher Energiebesteuerung freigestellt. Laut Subventionsbericht der Bundesregierung entspricht dies im Bereich des gewerblichen Luftverkehrs Steuermindereinnahmen des Bundes für das Jahr 2008 in Höhe von 395 Millionen Euro. Modellrechnungen zeigen, dass durch diese Steuerbefreiung das Flugticket pro Fluggast und pro einfacher Strecke im innerdeutschen Verkehr um über 20 Euro günstiger angeboten werden kann, wie ein Blick auf Beispielrelationen zeigt:

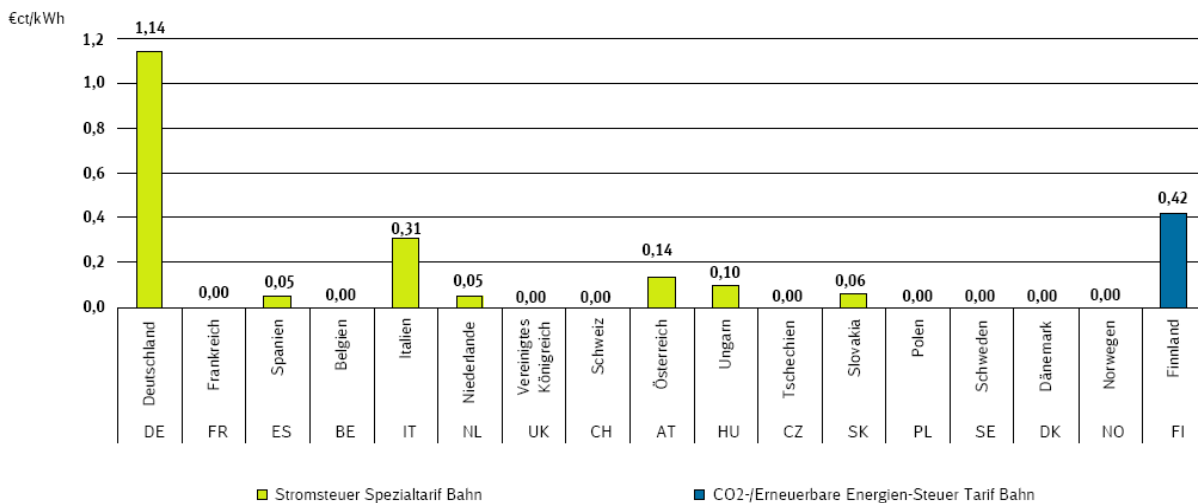
Binnenschiff und Luftverkehr zahlen weder Mineralöl- noch Ökostener

- Berlin – München: 25 €
- Berlin – Köln: 23 €
- Berlin – Frankfurt: 21 €

3.2 Energiesteuerbelastung der Schiene in Deutschland besonders hoch

Die Besteuerung des Verkehrsträgers Schiene ist in Europa deutlich unterschiedlich geregelt. Im Ergebnis sind die Steuern und Abgaben auf Strom für den Schienenverkehr im europäischen Vergleich in Deutschland am höchsten.

Stromsteuer für den Schienenverkehr im europäischen Vergleich



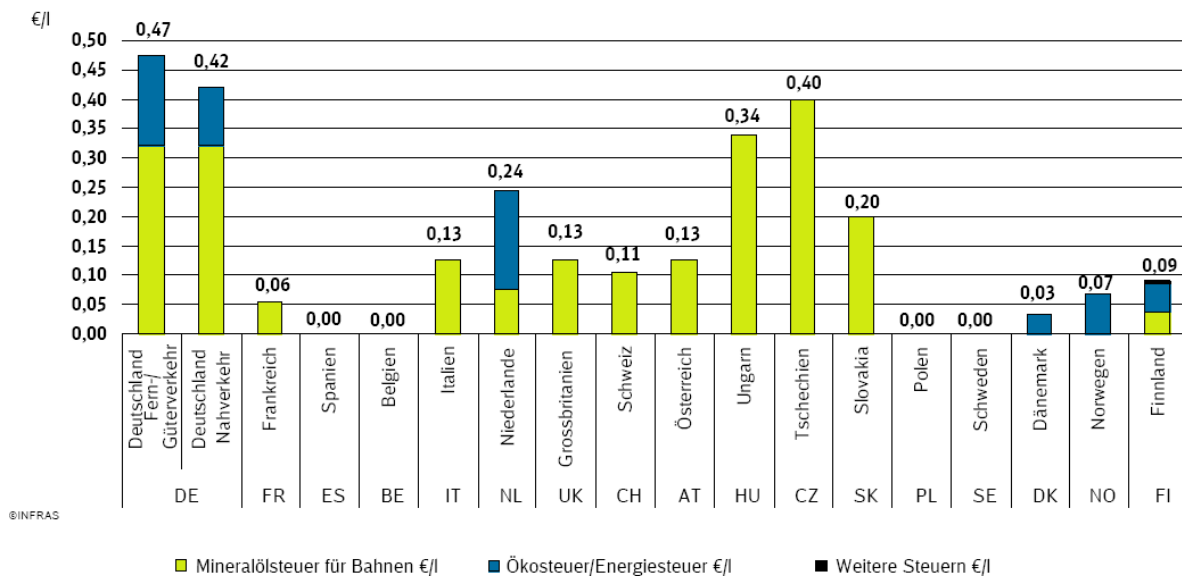
©INFRAS

Die Nachbarländer verzichten entweder vollständig auf die Erhebung von Stromsteuern, so in Frankreich, Polen, Tschechien, Dänemark und der Schweiz, oder wenden weit niedrigere Steuersätze an, wie in Spanien, Italien, Niederlande, Slowakei und Österreich.

Auch bei der Besteuerung des Bahndiesels ist Deutschland Spitze. So befreien die EU-Mitglieder Spanien, Belgien, Polen und Schweden ihre Bahnen ganz von dieser Steuer. Frankreich, Italien Großbritannien,

Schweiz, Österreich, Slowakei, Dänemark, Finnland und Norwegen erheben weit niedrigere Sätze als Deutschland.

Dieselsteuer für den Schienenverkehr im europäischen Vergleich



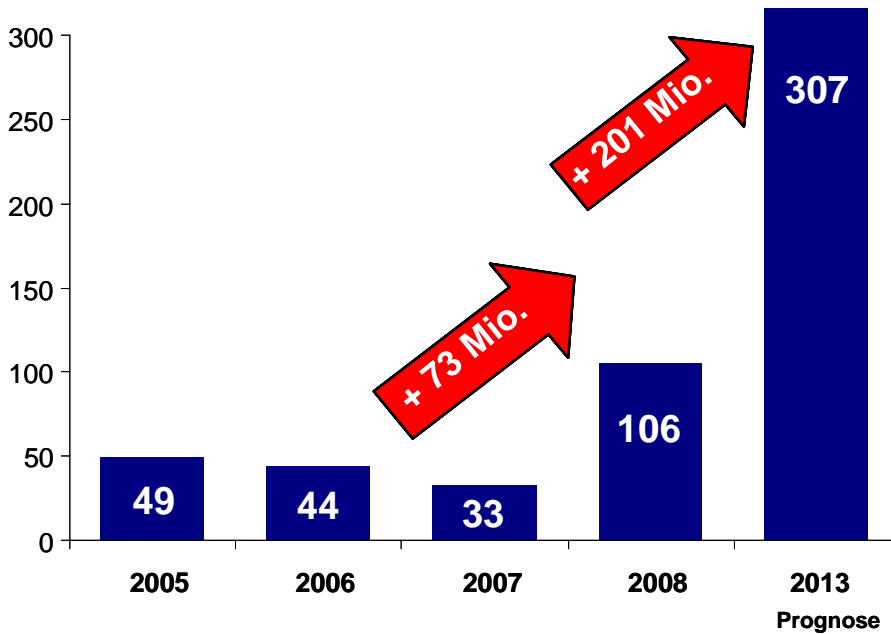
3.3 Emissionshandel verstärkt die Benachteiligung der Schiene

Zusätzlich erschwert der Emissionshandel die Wettbewerbssituation der Schiene. Im Gegensatz zum elektrisch betriebenen Schienenverkehr sind Emissionen aus dem Straßen- und Luftverkehr aktuell nicht vom Handel erfasst. Im Rahmen des Zuteilungsgesetzes 2012 wurden die ohnehin bereits seit 2005 bestehenden Nachteile des Schienenverkehrs durch den Emissionshandel gegenüber den anderen Verkehrsträgern weiter verschärft. Eine verringerte Zuteilung von Emissionsrechten und der Teilverkauf von Zertifikaten führten allein im Jahr 2008 zu Mehrkosten für die Schiene von über 100 Millionen Euro. Darüber hinaus drohen ab 2013 weitere Belastungen. Die Beschlüsse auf europäischer Ebene zur vollständigen Versteigerung der Emissionsrechte für den Energiesektor haben für den elektrisch betriebenen Schienenverkehr Mehrkosten in Höhe von über 300 Millionen Euro zur Folge. Die Wettbewerbsverzerrung zu Lasten des Schienenverkehrs wird damit weiter ausgebaut.

Emissionshandel belastet den Schienenverkehr

Der Flugverkehr soll zwar ab 2012 in den Handel einbezogen werden. Allerdings sind die Minderungsvorgaben weniger anspruchsvoll. Zudem erhalten die Fluggesellschaften den Großteil der benötigten Zertifikate kostenfrei zugeteilt. Würden im Luftverkehr die gleichen Zuteilungsregelungen wie für die Bahnen angewandt, so wären die emissionshandelsbedingten Zusatzkosten des Luftverkehrs ab 2012 mehr als viermal so hoch wie bei den aktuell vorgesehenen Zuteilungsregeln, obwohl die Schiene deutlich geringere CO₂-Emissionen pro Passagier aufweist.

Kosten der Schiene durch den Emissionshandel in Mio. Euro



Annahmen:

2008: CO₂ Preis 23 EUR, Teilveräußerung

2013: CO₂ Preis 39 EUR, vollständige Versteigerung

Quelle: DB AG / DB Energie GmbH

Solange keine harmonisierte Einbeziehung aller Verkehrsträger in den Emissionshandel erfolgt, ist eine Kompensation der CO₂-Kosten für den Schienenverkehr unerlässlich. Es gilt zu verhindern, dass Verkehre auf weniger klimafreundliche Verkehrsträger verlagert und damit mehr CO₂-Emissionen verursacht werden. Eine Untersuchung des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) belegt, dass der weitere Kostenanstieg durch die geplante Ausgestaltung des Emissionshandels ab 2013 spürbar den Modal split der Verkehrsträger zulasten der Schiene im Personen- und Güterverkehr verschieben wird. Dadurch werden die CO₂-Emissionen ansteigen, was in vollständigem Widerspruch zum Zweck des CO₂-Emissionshandelssystems steht. So wird zum Beispiel der Schienenpersonenverkehr auf der Strecke Hamburg-Frankfurt ca. 0,2 % seines Marktanteils vor allem zugunsten der Straße verlieren. Im Güterverkehr wird beispielsweise der Marktanteil der Schiene auf der Strecke Hamburg-München um über 1 % zugunsten der Straße fallen. Insgesamt hat das ZEW errechnet, dass durch das CO₂-Emissionshandelssystem im Verkehrssektor die CO₂-Emissionen um rund 800.000 t/a steigen werden.

Bislang kein Wettbewerber der Schiene vom Emissionshandel betroffen

3.4 Schiene von Steuern und Abgaben auf Energie entlasten

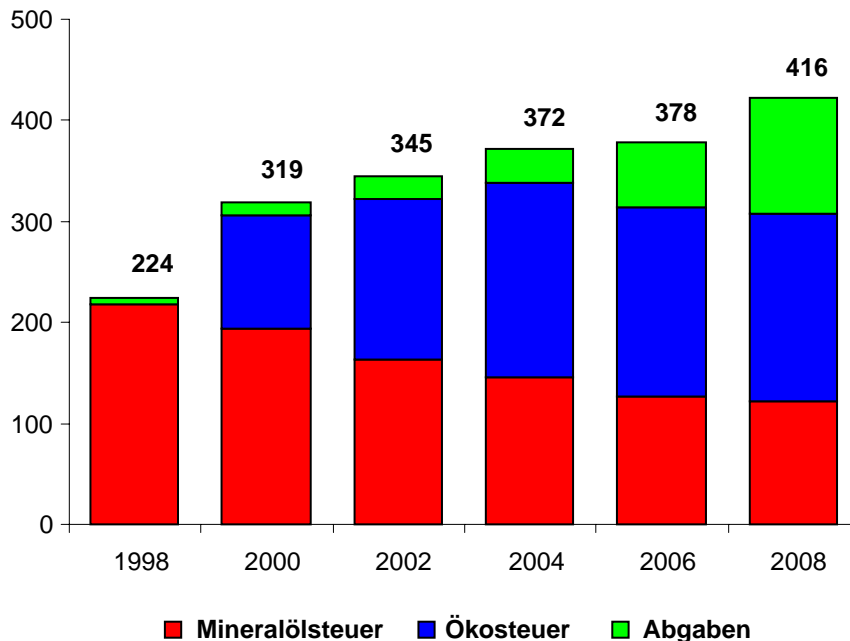
Die aufgezeigten Beispiele zeigen, dass Energiepolitik in hohem Maße auch wettbewerbs- und verkehrspolitisch von Bedeutung ist. Somit ist sicherzustellen, dass durch energiepolitische Regelungen keine Verzerrung der Wettbewerbssituation zulasten der Schiene eintritt, die den klimapolitischen Zielen zuwiderlaufen. Die Schiene als energieeffizienter, gleichwohl energieintensiver Verkehrsträger ist von dem hohen Anstieg der Energiepreise direkt betroffen. An der

Kosten für Energie sind wettbewerbsrelevant

Verteuerung hat die Steuer- und Abgabenlast auf Energie in Höhe von jährlich über 400 Millionen Euro einen erheblichen Anteil. Insgesamt hat sich die Belastung aus Steuern und Abgaben gegenüber 1998 nahezu verdoppelt.

Energiesteuern und -abgaben in Mio. Euro

Hohe Belastung durch Steuern und Abgaben



Quelle: DB AG/DB Energie GmbH

Die derzeitigen energiepolitischen Rahmenbedingungen berücksichtigen die Wettbewerbssituation des Verkehrsträgers Schiene und die erzielten Erfolge im Klimaschutz nur unzureichend. Die Schere zwischen Klimaschutzerfolgen und Energiesteuerbelastung geht immer weiter auf. Für eine klimaverträgliche Bewältigung des Verkehrswachstums ist eine Stärkung der Wettbewerbsposition der Schiene notwendig. Hierzu sollten bestehende steuerpolitische Gestaltungsmöglichkeiten genutzt und der Schienenverkehr zumindest von der Stromsteuer befreit werden.

Steuerbefreiung des Schienenverkehrs europarechtlich ausdrücklich zugelassen

4 Fazit

Die Energiebesteuerung des Schienenverkehrs in Deutschland sollte der Regelungen in den europäischen Nachbarländern angeglichen werden. Damit kann auch ein wichtiger Beitrag zum Abbau der einseitigen Belastung der Schiene aus dem Emissionshandel geleistet werden. Insbesondere durch die Befreiung von der Stromsteuer kann die deutsche Politik die hohe Mehrfachbelastung des klimafreundlichen Schienenverkehrs abbauen, die Wettbewerbsposition der Schiene stärken und hierdurch die CO₂-Effizienz des Gesamtverkehrssystems verbessern. Hierdurch würde sowohl klima- als auch verkehrspolitischen Zielsetzungen entsprochen.

Chance der Steuerharmonisierung nutzen – Schiene entlasten