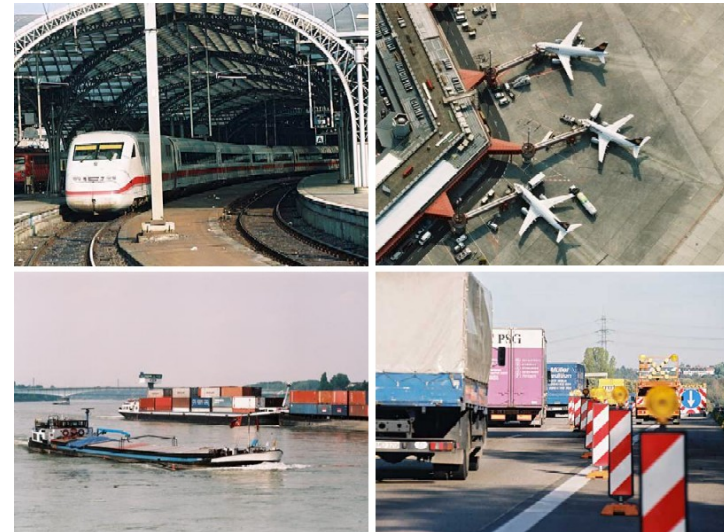


>> Hintergrundpapier 01/2010

# Gleiche Spielregeln für alle – auch im Verkehrssektor

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.  
Berlin, im Juni 2010



## Inhalt

1	Einführung.....	2
2	Besteuerung der Verkehrsträger.....	3
3	Wegekosten der Verkehrsträger.....	7
4	Emissionshandel.....	9
5	Externe Kosten.....	10
6	Öffentliche Investitionen in die Infrastruktur.....	11
7	Überblick der gesetzlichen Rahmenbedingungen einzelner Verkehrsträger.....	12
8	Fazit.....	13
9	Forderungen für die Zukunft.....	14

# 1 Einführung

Die Verkehre zu Land, Luft und Wasser unterliegen in Deutschland den unterschiedlichsten politischen Rahmenbedingungen.

Ein Ziel nachhaltiger Verkehrspolitik muss sein, Verkehrsträger möglichst gleichen und fairen Wettbewerbsbedingungen (Level Playing Field) zu unterwerfen.

Zu den wichtigsten politischen Rahmenbedingungen eines Level Playing Fields im Verkehrssektor zählen:

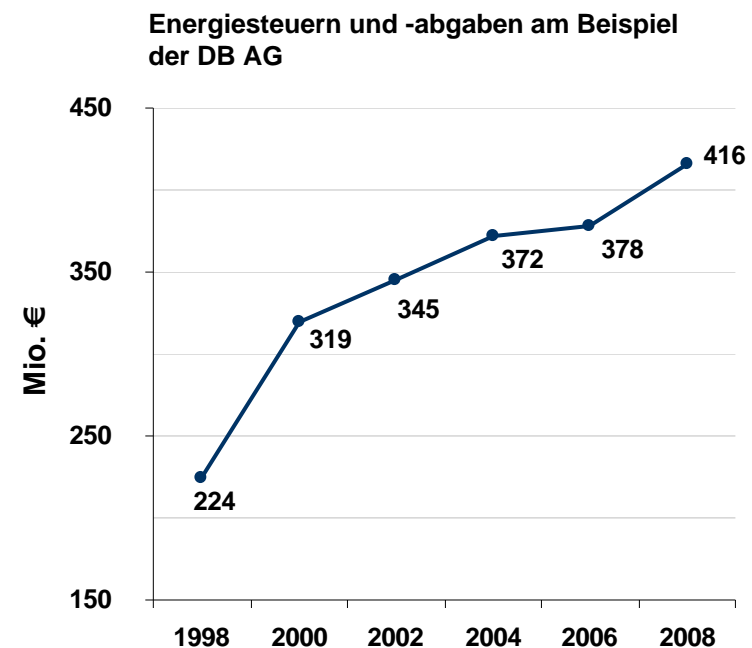
- Besteuerung von Treibstoffen und Ressourcen,
- Mehrwertsteuerbelastung auf Fahrkarten und Flugtickets,
- Wegekosten (Infrastrukturnutzungsgebühren),
- Umwelt- und Externe Kosten sowie
- öffentliche Investitionen in die Infrastruktur.

Auf den folgenden Seiten werden die genannten Rahmenbedingungen dargestellt und bewertet. Zudem werden Vergleiche mit dem europäischen Ausland gezogen.

## 2 Besteuerung der Verkehrsträger (1/4)

### Treibstoffbesteuerung im Verkehrsträgervergleich

- Treibstoffe für Eisenbahnen und Kraftfahrzeuge werden in Deutschland mit einer Mineralöl- und Ökosteuer belastet.
- Vor dem Hintergrund der internationalen Wettbewerbsfähigkeit sind Dieseltreibstoff für die gewerbliche Schifffahrt und Kerosin im Luftverkehr von der Mineralölsteuer befreit.
- Mit der fünfstufigen Einführung der Ökosteuer seit 1999 sind die Verbrauchssteuern auf Kraftstoffe im Schienen- und Straßenverkehr noch weiter erhöht worden. Auf eine Ausweitung der Ökosteuer auf die Luftfahrt sowie Schifffahrt wurde hingegen verzichtet.

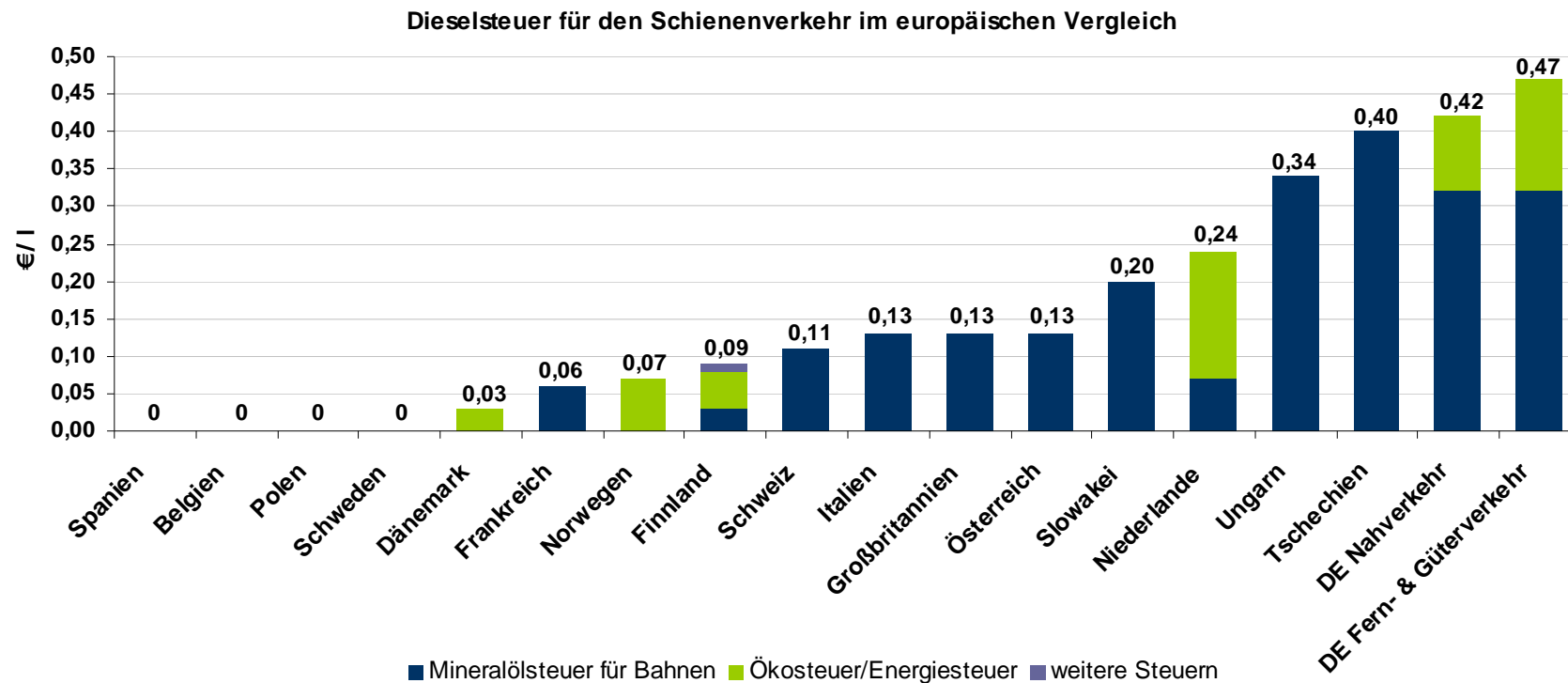


Quelle: DB AG, Energieeffizienz und Klima 2009

## 2 Besteuerung der Verkehrsträger (2/4)

### Treibstoffbesteuerung bei Eisenbahnen in Europa

Im europäischen Vergleich wird deutlich, dass die Verbrauchssteuern auf Dieselkraftstoffe für Eisenbahnen in Deutschland am höchsten sind. Während sich in einigen EU-Mitgliedsländern die Dieselsteuer deutlich unter dem deutschen Niveau befindet, gibt es sogar Länder, die ihre Eisenbahnen gänzlich von Treibstoffsteuern befreien.

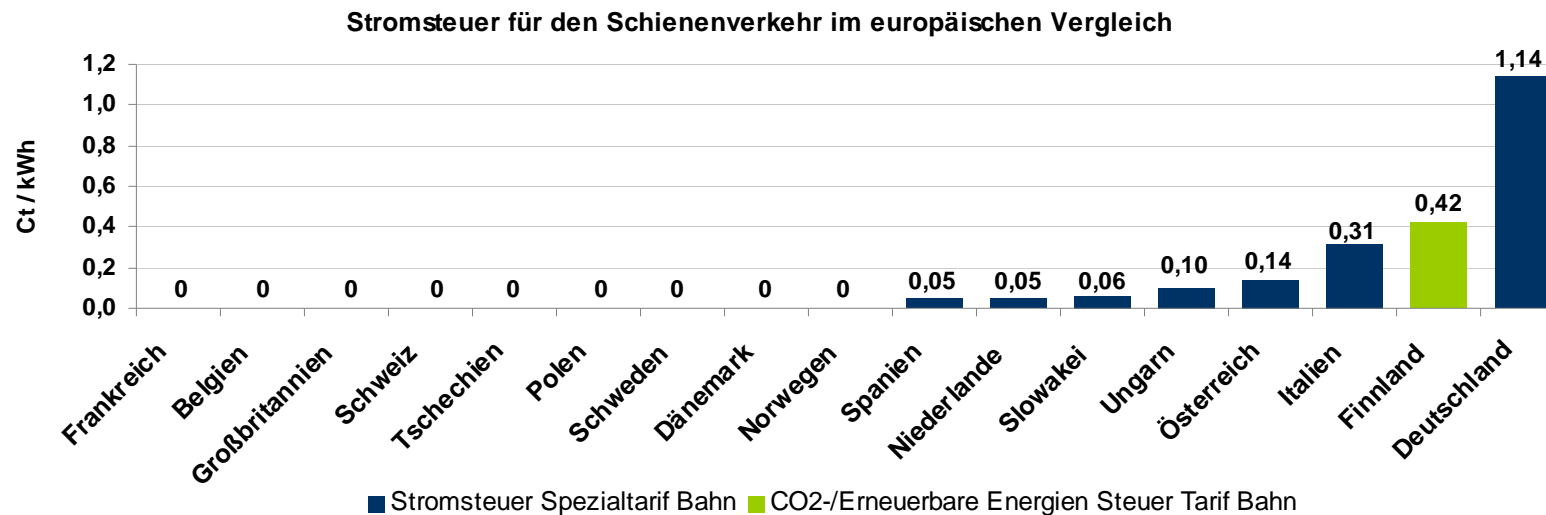


Quelle: DB AG, Energieeffizienz und Klima 2009

## 2 Besteuerung der Verkehrsträger (3/4)

### Strombesteuerung bei Eisenbahnen in Europa

Die Stromsteuer wurde im Rahmen der ökologischen Steuerreform 1999 in Deutschland eingeführt. Diese wurde in mehreren Stufen bis auf eine Höhe von 1,14 Cent/kWh für den elektrisch betriebenen Schienenverkehr angehoben. Ähnlich der Treibstoffbesteuerung ist auch hier die steuerliche Belastung der Eisenbahn in Deutschland im europäischen Vergleich am höchsten, wobei der überwiegende Teil der Nachbarländer entweder vollständig auf die Erhebung von Stromsteuern verzichtet oder weit niedrigere Steuersätze anwendet.



Quelle: DB AG, Energieeffizienz und Klima 2009

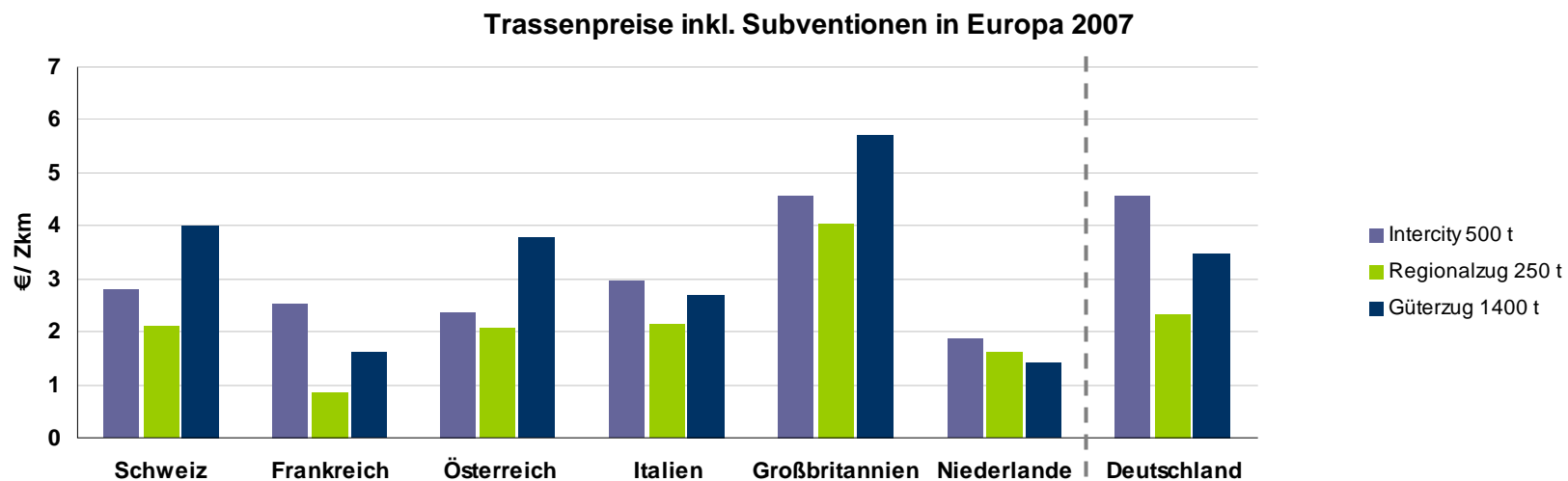
## 2 Besteuerung der Verkehrsträger (4/4)

### **Mehrwertsteuerbelastung**

- Im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr werden Bahntickets für den deutschen Anteil der Strecke mit dem vollen Mehrwertsteuersatz belastet. Auch bei innerdeutschen Zugverbindungen wird die volle Mehrwertsteuer auf Bahntickets berechnet. Einzig bei der Beförderung innerhalb einer Gemeinde und bei einer Beförderungsstrecke von weniger als 50 Kilometern wird im Schienenpersonenverkehr der ermäßigte Steuersatz von 7 % angewendet. Von der Mehrwertsteuer befreit sind hingegen Umsätze im grenzüberschreitenden Eisenbahnfrachtverkehr.
- Bei der Beförderung von Personen mit Schiffen im Inland kommt derzeit (bis zum 31. Dezember 2011) nur der verminderte Mehrwertsteuersatz von 7 % zur Anwendung.
- Flugtickets im grenzüberschreitenden Verkehr sind – anders als Bahnfahrkarten – vollständig von der Umsatzsteuer befreit. Bahntickets werden dagegen für den deutschen Anteil der Strecke mit dem vollen Mehrwertsteuersatz belastet.
- Auf der Straße wiederum wird der volle Mehrwertsteuersatz bei der Beförderung von Personen und Gütern erhoben.

### 3 Wegekosten der Verkehrsträger (1/2)

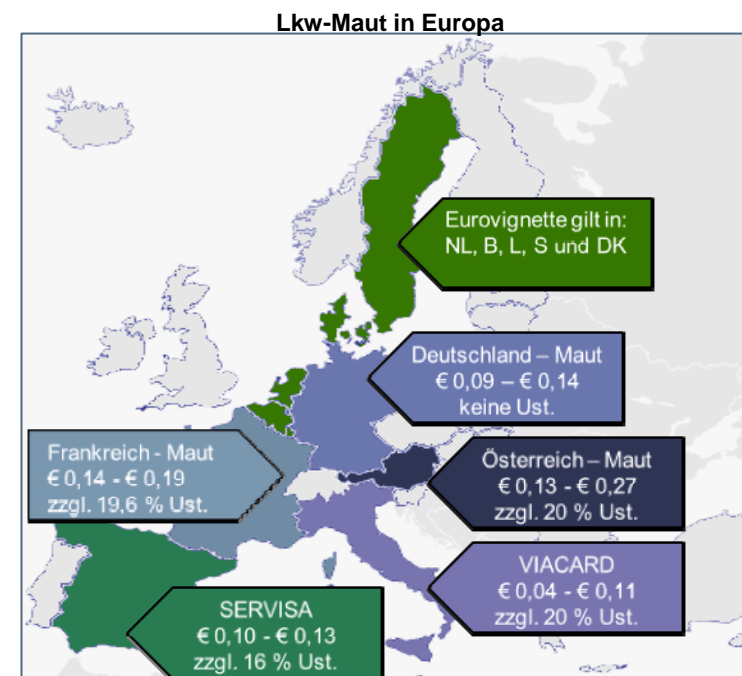
- Alle Personen- und Güterzüge müssen auf dem gesamten deutschen Schienennetz Infrastrukturnutzungsgebühren bezahlen. Diese Gebühren werden in Deutschland seit 1995 durch ein Trassenpreissystem verrechnet und internalisiert.
- Die Bundesrepublik Deutschland ist das einzige Land innerhalb der EU, bei dem der Betrieb des Schienennetzes privatwirtschaftlich organisiert ist und der Netzbetreiber seine Kosten in voller Höhe selbst erwirtschaften muss.
- Eine Vergleichbarkeit der Trassenpreise aller EU-Staaten ist nicht möglich, da in vielen EU-Ländern überhaupt keine Trassenpreise oder nur solche auf der Basis von Teilkostenrechnungen erhoben werden.



Quelle: Studie zu einem neuen schweizerischen Trassenpreissystem, ETH, 2007

### 3 Wegekosten der Verkehrsträger (2/2)

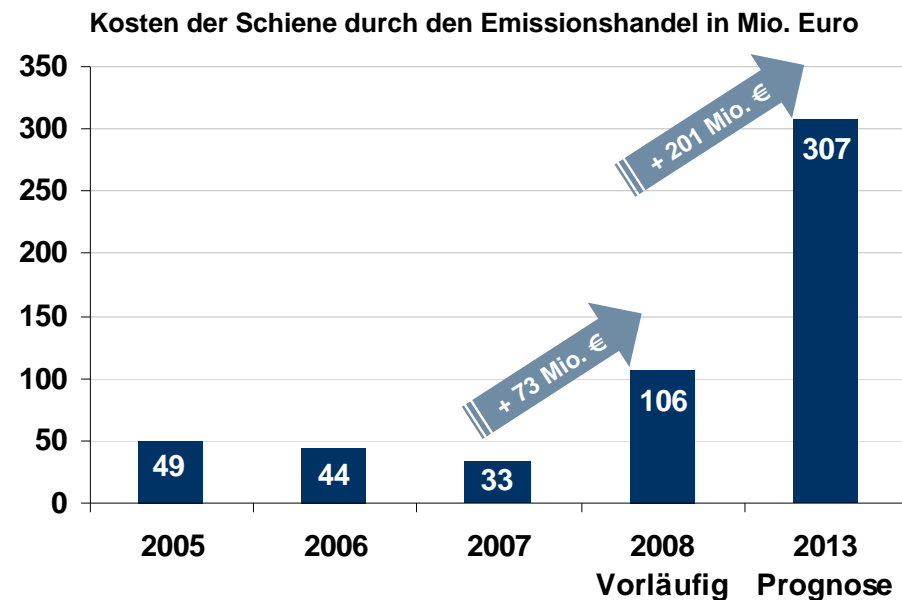
- Im Gegensatz zum Schienenverkehr ist die Binnenschifffahrt seit der „Mannheimer Akte“ von 1868 auf dem Rhein (der rund zwei Drittel des deutschen Binnenschiffverkehrs bewältigt) von Infrastrukturnutzungsgebühren ausgenommen. Sonst sind für Binnenschiffe ausschließlich Hafennutzungsgebühren und Abgaben an Schleusen zu entrichten.
- Auch dem Flugverkehr werden ausschließlich Gebühren an Flughäfen auferlegt.
- Im Straßenverkehr in Deutschland ist für Lkw ab 12 t Gesamtgewicht, auf Autobahnen und einigen stark frequentierten Bundesstraßen, Maut zu entrichten. Lkw ab 3,5 t und der Verkehr auf dem übrigen Teil der Bundesstraßen hingegen sind von der Maut-Zollung befreit. Für Reisebusse fällt diese Art der Wegekosten generell nicht an, was ebenfalls eine Ungleichbehandlung darstellt.
- Viele EU-Mitgliedsstaaten (außer Länder mit Eurovignette) haben entweder ihr eigenes oder kein Mautsystem. Daraus resultieren die stark variierenden Mautgebühren in Europa.



Quelle: SVG Straßenverkehrs-Genossenschaft Württemberg eG

## 4 Emissionshandel

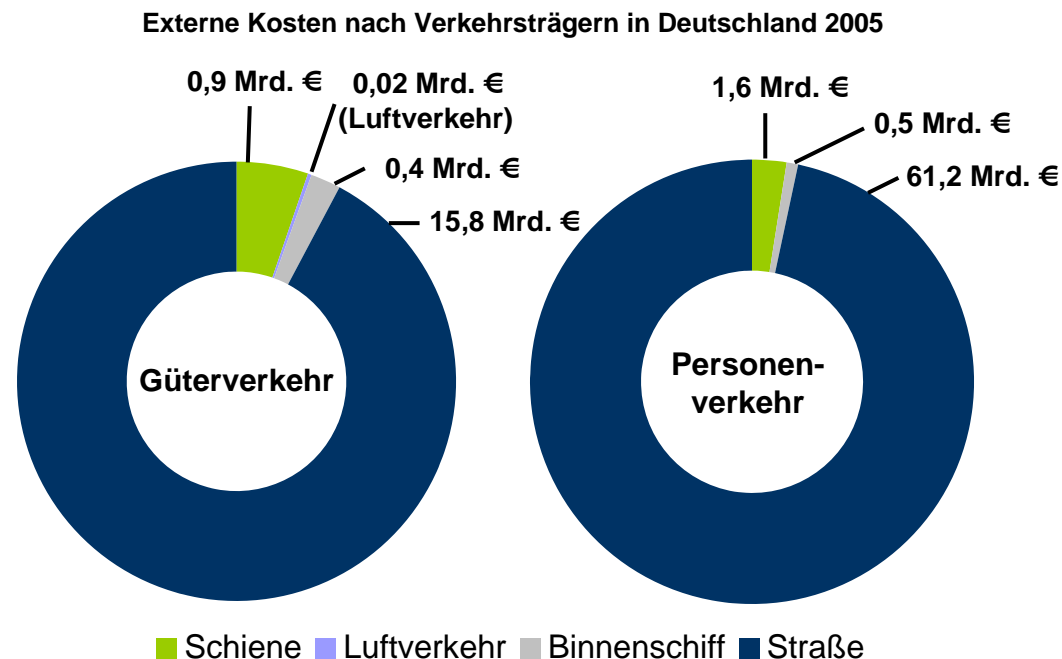
- Der elektrisch betriebene Schienenverkehr in Deutschland ist als einziger Verkehrsträger vollständig in den Emissionshandel einbezogen. Kommt es zu einer generellen Versteigerung von Emissionsrechten für den Energiesektor, hat dies eine Mehrbelastung von etwa 300 Millionen Euro pro Jahr für den elektrisch betriebenen Schienenverkehr zur Folge.
- Straßen- und Luftverkehr werden derzeit nicht erfasst, obwohl diese die höchsten spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen.
- Nach aktuellen Plänen wird der Flugverkehr ab 2012 in den europäischen Emissionshandel einbezogen. Jedoch sind die Minderangsvorgaben weniger anspruchsvoll und die Fluggesellschaften bekommen 85 % der benötigten Zertifikate kostenfrei zugeteilt. Würden gleiche Zuteilungsbedingungen wie beim Schienenverkehr angewendet, wären die Zusatzkosten des Luftverkehrs gegenüber der aktuell vorgesehenen Zuteilungsregel viermal so hoch.



Quelle: DB AG, Energieeffizienz und Klima 2009

## 5 Externe Kosten

- Externe Kosten umfassen die durch den Verkehr verursachten Kosten, die von den jeweiligen Verkehrsträgern selbst nicht getragen werden. Diese Folgekosten entstehen zum Beispiel durch Unfälle und Lärm, Luftverschmutzung und Klimawandel, Eingriffe in Natur und Landschaften sowie dem Recycling von Fahrzeugen. Durch die Einbeziehung dieser Externen Kosten (Internalisierung) würden die bisher von der Gesellschaft getragenen Externen Kosten auf den Verursacher verlagert, zum Beispiel durch ordnungspolitische Maßnahmen.

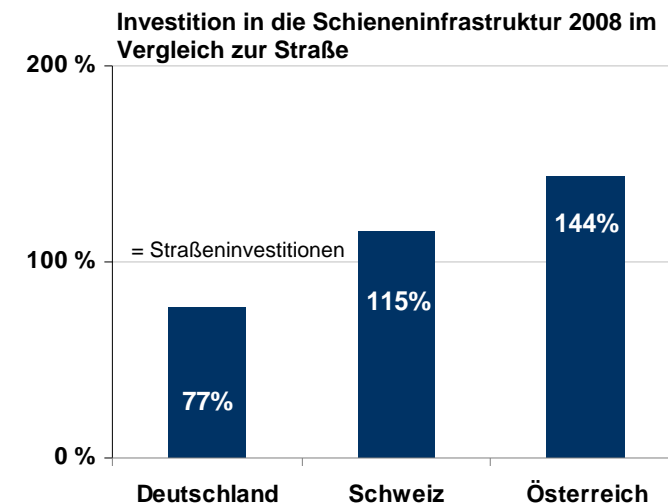
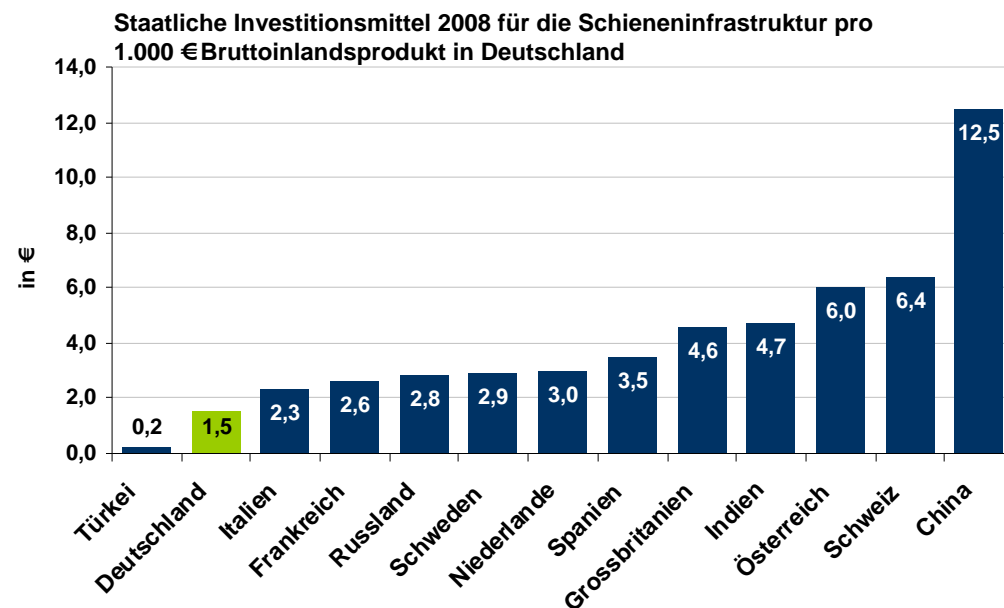


- Während im Straßenverkehr nur zu einem geringen Teil (Lkw-Maut) und im Flugverkehr keine Internalisierung Externer Kosten erfolgt, trägt der elektrisch betriebene Schienenverkehr durch Einbeziehung in das CO<sub>2</sub>-Emissionshandelssystem schon heute einen Teil seiner Externen Kosten selbst.

Quelle: Allianz pro Schiene 2007, INFRAS 2007, VDB 2007

## 6 Öffentliche Investitionen in die Infrastruktur

- Viele europäische Staaten investieren hohe Summen in die Infrastruktur ihrer Eisenbahnen.
- Deutschland belegt bei der staatlichen Investition in die Schieneninfrastruktur nur den vorletzten Platz.
- Inzwischen wenden Österreich und die Schweiz im Vergleich zu Deutschland, relativ zum BIP betrachtet, viermal mehr Mittel für Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf.
- Vergleicht man die Investitionen in das Eisenbahn- und Straßennetz Deutschlands wird deutlich, dass die Investitionen in das Schienennetz, gemessen an den Straßeninvestitionen, nur 77 % ausmachen.



Quellen: Allianz pro Schiene, BMVBS (Deutschland), VöV (Schweiz), BMVIT (Österreich), alle anderen SCI Verkehr, eigene Berechnung

## 7 Überblick der gesetzlichen Rahmenbedingungen einzelner Verkehrsträger

	Schienenverkehr	Straßenverkehr	Flugverkehr	Schifffahrt
Energie- und Treibstoffkosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mineralölsteuer</li> <li>• Ökosteuer</li> <li>• Stromsteuer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mineralölsteuer</li> <li>• Ökosteuer</li> </ul>	-	-
Mehrwertsteuer für Personenbeförderung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voller Mehrwertsteuersatz*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voller Mehrwertsteuersatz*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voller Mehrwertsteuersatz nur auf Inlandsflüge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verminderter Mehrwertsteuersatz</li> </ul>
Emissionshandel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei elektrisch betriebenen Eisenbahnen</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ab 2012 einbezogen, jedoch sind 85 % der Zertifikate kostenlos.</li> </ul>	-
Wegekosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trassenpreissystem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lkw-Maut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flughafengebühren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hafen- und Schleusengebühren, außer auf dem Rhein</li> </ul>
Weitere spezifische Kosten	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Steuer</li> </ul>	-	-

\* Vorausgesetzt die Beförderungsstrecke befindet sich nicht innerhalb einer Gemeinde oder beträgt mehr als 50 Kilometer, sonst gilt der verminderte Steuersatz (UStG § 12 Abs. 2 Nr. 10).

## 8 Fazit

- Die Politik hat durch europäische Bestrebungen zur Liberalisierung des Eisenbahnsektors zumindest in Deutschland einen privatwirtschaftlich organisierten Schienenverkehr geschaffen.
- Der Eisenbahnverkehr trägt im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern, sowohl bei der Strom- und Treibstoffbesteuerung als auch bei der Mehrwertbesteuerung von Bahntickets, die volle Last.
- Da der elektrisch betriebene Schienenverkehr vollständig in den Emissionshandel eingebunden ist, trägt er schon heute einen Teil seiner Externen Kosten selbst. Deshalb ist er gegenüber allen anderen Verkehrsträgern ein ökologischer Vorreiter, aber im fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern benachteiligt.
- Trotz des ökologischen Vorteils belegt Deutschland bei den staatlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur nur den vorletzten Platz. Die Investitionen in die Straßeninfrastruktur sind dagegen um rund ein Viertel höher.
- Auch bei den Infrastrukturnutzungsgebühren trägt der Schienenverkehr nicht nur gegenüber den anderen Verkehrsträgern in Deutschland, sondern auch im Vergleich zu den anderen europäischen Bahnen, sehr hohe Kosten.

## 9 Forderungen für die Zukunft

- Als primäres Ziel sollte durch die Öffnung der nationalen Eisenbahnmärkte ein gesamteuropäischer Binnenmarkt für den schienengebundenen Güter- und Personenverkehr geschaffen werden. Eine faire und gerechte steuer- und abgabenpolitische Restrukturierung des Verkehrssektors kann dabei für den Staat durchaus kostenneutral sein.
- Voraussetzungen für fairen Wettbewerb und die Schaffung eines Level Playing Fields im Verkehrssektor sind:
  - Steuergerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern herstellen und strukturieren.
  - Einbindung aller Verkehre in den Emissionshandel.
  - Einpreisung der von jedem Verkehrsträger verursachten Externen Kosten.
- Dafür müssten die erhobenen Steuern und Abgaben nach den Prinzipien „Gerechtigkeit“ und „Klimaschutz“ neu verteilt werden.
- Um der chronischen Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland gegenzusteuern, bedarf es wie in anderen europäischen Staaten einer massiven Aufstockung der Investitionsmittel.
- Die Internalisierung von Externen Kosten würde den Schienenverkehr nicht nur wettbewerbsfähiger machen, sondern den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Deutschland erheblich reduzieren.
- Damit eine Gleichbehandlung bei den Wegekosten für die Verkehrsträger stattfinden kann, müsste eine Ausweitung des Mautsystems vorgenommen werden.

## Quellen

- **Abbildung Deckblatt:** Bundesregierung / Reineke / Kühler
- **Allianz pro Schiene:** Handout Parlamentarischer Abend [04.03.2010]
- **Bundesministerium für Verkehr:** <http://www.bmvbs.de> [21.04.2010]
- **Bundesministeriums der Finanzen:** <http://www.bundesfinanzministerium.de> [21.04.2010]
- **Bundesnetzagentur:** Eisenbahninfrastrukturbeitrag, 2009 Studie zu einem neuen schweizerischen Trassenpreissystem, ETH, 2007
- **Deutsche Bahn AG:** Daten und Fakten, 2007
- **Deutsche Bahn AG:** Positionspapier: Energieeffizienz und Klima, 2009
- **Deutsche Bahn AG:** Nachhaltigkeitsbericht 2009
- **Deutsche Bahn AG:** Wettbewerbsbericht, Berlin 2009
- **Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.:** DIW Berlin, <http://www.diw.de/deutsch> [21.04.2010]
- **Europäische Kommission:** Mitteilung zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs 2005
- **Europäische Kommission:** Paket zur „Ökologisierung des Verkehrs“, Juli 2008
- **IBM Business Consulting Services:** Positionspapier Eisenbahn-Regulierung in Europa, 2006
- **INFRAS:** Schlussbericht: Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland – Aufdatierung 2005, Zürich, 2007
- **OECD/ITF:** Charges for the Use of Rail Infrastructure, 2008
- **Statistisches Bundesamt Deutschland:** DESTATIS Fachserie 8, 2008
- **SVG Straßenverkehrsgenossenschaft Württemberg:** Lkw-Maut, <http://www.svg-stuttgart.de/3gebuer/inhalt.html> [21.04.2010]
- **Umweltbundesamt:** Die ökologische Steuerreform: Einstieg, Fortführung und Fortentwicklung zur Ökologischen Finanzreform, o.O., 2004
- **Umweltbundesamt:** Emissionshandel im Verkehr: Ansätze für einen möglichen Up-Stream-Handel im Verkehr, 2005
- **VDB:** Schienenverkehr und Umwelt, Innovative Bahntechnik für mehr nachhaltigen Verkehr auf der Schiene, 2008
- **VDB:** Zahlen und Fakten 2010
- **VDB:** Hintergrundpapier, Externe Kosten des Verkehrs – gerecht verteilen, 2008

