
CO₂ bepreisen – Bus & Bahn ausbauen: mit der Verkehrswende gegen die Klimakrise

16. September 2019

Verkehrssektor ist Sorgenkind mit Potenzial

Pariser Klimaschutzabkommen: Der Verkehrsbereich muss die Treibhausgase bis 2030 um 42 Prozent vermindern, da der Sektor 2019 noch immer nahe dem Ausgangsniveau von 1990 ist. Neben den Auswirkungen für das **Klima** drohen **Deutschland Strafzahlungen an die Europäische Union**.

Öffentlicher Personen- und Schienengüterverkehr: Während der Anteil des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs an den Verkehrsleistungen rund 150 Mrd. Personenkilometer beträgt (20 Prozent), belaufen sich die CO₂-Emissionen des öffentlichen Verkehrs nur auf einem niedrigen einstelligen Prozentsatz. Darin enthalten sind auch die Verkehrsleistungen des Schienengüterverkehrs, der mit 130 Mrd. Tonnenkilometer rund 26 Prozent der Güterverkehrsleistungen erbringt.¹

CO₂-Bepreisung nach dem „Schweizer Modell“ – effektiv und akzeptiert

Preismodell und Einnahmenverwendung: Die Schweiz führte 2008 eine Lenkungsabgabe auf fossile Brennstoffe ein. Der **Preis wurde seitdem in vier Schritten** auf 96 Franken pro Tonne CO₂ **angehoben** und stieg für Heizöl um rund 25 Rappen pro Liter. Ein Drittel der Einnahmen fließt in ein Innovationsfonds zur energetischen Sanierung von Gebäuden. Zwei Drittel werden an die Bevölkerung – pro Person – und an die Unternehmen – nach Lohnsumme – zurückgezahlt.

Auswirkungen und Akzeptanz: In diesem Jahr erhält jede|r Schweizer|in 76,80 Franken zurück. Die Abgabe hat den CO₂-Verbrauch vor allem im Wärmebereich privater Haushalte vermindert. **Das Modell ist akzeptiert**. Die meisten politischen Parteien wollen das Modell ausbauen und erweitern.

Vorbild für Deutschlands Verkehrssektor

Eignung: Nach fachlicher Bewertung durch den Branchenverband VDV ist der Ansatz des „Schweizer Modells“ **für die Übertragung auf den deutschen Verkehrssektor** geeignet. Eine CO₂-Bepreisung lässt sich **kurzfristig** und **national** einführen. **Perspektivisch** ist eine **europäische Lösung** anzustreben.

Einnahmenverwendung: **Entlastende Rückzahlungen** sollten zu **zwei Dritteln** – soziale Härten mindernd – an **Bürger|innen und Unternehmen** gehen. **Ein Drittel** der Einnahmen müssten zweckgebunden über einen Innovationsfonds, unter anderem in die Digitalisierung, die stetige Grunderneuerung bzw. den Ausbau von Angebot und Infrastruktur des **Öffentlichen Personen- und des Schienengüterverkehrs** fließen.

Kapazitätsausbau bei Bus und Bahn: Die Nutzung von mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Pkw wird durch die **CO₂-Bepreisung** stetig unattraktiver – dadurch erhöht sich **die Nachfrage im öffentlichen Verkehr, so dass das Angebot ausgebaut werden muss**. Der Ausbau des nachhaltigen Mobilitätsangebotes insgesamt muss Priorität genießen, um den Bürger|innen eine attraktive Alternative zu bieten. Für den Ausbau sind zudem **die Planungsbeschleunigung für den schnelleren Ausbau kommunaler Schienenprojekte und eine Modernisierung der Standardisierten Bewertung durch den Gesetzgeber zeitnah umzusetzen**.

¹ Treibhausgas-Emissionen über alle Sektoren (2016, UBA): 909 Mio.t. Anteil Verkehr (Straße und Schiene) gesamt: 166,8 Mio.t. Anteil Öffentlicher Personen- und Schienengüterverkehr 2,9 Mio.t (ohne Vorkette), 10,3 Mio.t (mit Vorkette, Strom und Kraftstoffe).

Busse und Bahnen als Basis für Verkehrswende: Die **Bündelungseffekte im Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr** tragen erheblich zur Einsparung von CO₂ bei: Täglich ersetzen Busse und Bahnen rund 20 Mio. Autofahrten und 77.000 voll beladene Lkw. Ein Güterzug verbraucht pro Tonnen-km fünf Mal weniger CO₂ als ein Lkw.

Investitionen in Elektrifizierung und Ökostrom: Der gesamte öffentliche Verkehr erbringt bereits über 60 Prozent seiner Leistung elektrisch. Ca. 90 Prozent des Eisenbahnpersonenverkehrs und 95 Prozent des Schienengüterverkehrs werden mit Elektrotraktion erbracht. Hinzu kommt die wachsende Zahl an Elektrobussen im ÖPNV. Um den öffentlichen Verkehr gänzlich klimaneutral zu gestalten, muss der **Einsatz erneuerbarer Energien** und das **Schließen von Elektrifizierungslücken im Schienennetz** gefördert oder steuerlich begünstigt werden.

Vorteile der CO₂-Bepreisung nach Schweizer Modell

Bewusstsein: CO₂-Produzenten bekommen über den Preis ein Bewusstsein für die Klimakosten. Dies erzeugt zum einen die gewünschte **Lenkungswirkung**, die zum anderen durch Förderung von nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilitätsalternativen verstärkt werden muss.

Planungssicherheit: Um ökonomische Planungssicherheit herzustellen, **muss eine CO₂-Kostensteigerung im Vorhinein** festgelegt werden. Diese könnte sich analog zu bereits festgelegten EU-Zielen – *Renewable Energy Directive* und *Clean Vehicles Directive* – entwickeln. Werden Zwischenziele nicht erreicht, ist ein höheres Bepreisen in der nächsten Stufe erforderlich.

Verlagerung zum Umweltverbund: Pkw- und Lkw-Verkehre und damit auch die Treibhausgas-Emissionen werden reduziert, es erfolgt eine schrittweise, spürbare **Verlagerung auf die CO₂-ärmeren Verkehrsangebote** mit Effekten bei Luftreinhaltung, Flächeneffizienz und Lärmreduktion.

EU-Emissionshandel: Die CO₂-Bepreisung wirkt ergänzend dort, wo der CO₂-Emissionshandel (EU) sinnvollerweise nicht greift: Verkehr (außer Luft-), Landwirtschaft, Wärme. Gegen den Einbezug des gesamten Verkehrssektors in den EU-Emissionshandel – denn nur auf EU-Ebene ist ein solcher sinnvoll – steht die **aktuelle Rechtslage, deren Änderung auch im Idealfall Jahre beanspruchen** würde. Inhaltlich ist vor allem zu beachten, dass der Verkehrssektor angesichts höherer Kosten im Vergleich zum Energiesektor vermehrt Zertifikate erwerben würde und damit Investitionen in umweltfreundliche Technologie und Infrastrukturen ausblieben. Damit würden jedoch die Klimaziele für den Sektor nicht erreicht.

Energiesteuern mit verfehlter CO₂-Lenkungswirkung

Stromsteuer: Seit 1999 gilt in Deutschland die **Stromsteuer**. Ihre Lenkungswirkung ist ausgeblieben. Ihre Einnahmen werden für die Rentenversicherung verwendet. Sie belastet den klimafreundlichen, elektrischen Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr, die von ihr **entlastet werden sollten**.

EEG-Umlage: Die **EEG-Umlage** belastet seit Jahren zunehmend die existierende Elektromobilität bei Bahn und Bus, während der Dieselpreis relativ konstant blieb – und verfehlt damit ihr Ziel. Der **Öffentliche Personen- und der Schienengüterverkehr sollten hier entlastet werden**.

VDV-Ansprechpartner

Lars Wagner |
Leiter Kommunikation & Hauptstadtbüro
030 399932 14 | wagner@vdv.de

Eike Arnold |
stv. Pressesprecher
030 399932 19 | arnold@vdv.de