impuls
Hintergrundinformationen der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

Die Schiene kann mehr

Die EVG hat das „Klimapaket“ der Bundesregierung einer ersten Bewertung aus Sicht unserer Mitglieder und aus Sicht der Weiterentwicklung der Schiene unterzogen. Unser Fazit: Das Paket ist halbherzig und bleibt hinter den Möglichkeiten der Schiene zurück. Die EVG schlägt vielmehr den Aufbau eines Schienenfonds vor.

Eine Verdoppelung des Personenverkehrs und eine deutliche Steigerung des Güterverkehrs auf der Schiene wird so nicht zu erreichen sein. Sicher enthält das Papier der Bundesregierung zahlreiche Maßnahmen, die auf eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene ausgerichtet sind. Oftmals handelt es sich aber um Absichtserklärungen, die vor allem beim Aspekt Finanzierung vage bleiben.

Die EVG fordert einen gesamthaften Ansatz und als Teil desselben den Aufbau eines Schienenfonds, der sich aus verschiedenen Quellen speist und aus dem die für eine zukunftsorientierte Schienenpolitik erforderlichen Maßnahmen gesamthaft finanziert und gesteuert werden. Die EVG hat die angekündigten Maßnahmen einer ersten Bewertung aus Sicht ihrer Mitglieder und der Weiterentwicklung des Systems Schiene unterzogen.

1) Sektor Verkehr

Das Papier enthält keine konkrete Kostenhinterlegung für einzelne Maßnahmen und auch nicht für die damit beabsichtigten CO_2-Einsparungen.

„Erhöhung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs. *Der Bund und die Deutsche Bahn wollen bis 2030 86 Mrd. € investieren, um das Schienennetz zu erneuern. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur weiter erhöht. Durch die Einführung von digitaler Leit- und Sicherungstechnik auf zentralen Achsen und die Digitalisierung von Stellwerken wird die Kapazität deutlich gesteigert. Engpasskorridore im Schienennetz werden ausgebaut, und wir wollen den Deutschlandtakt einführen. Zudem soll das elektrifizierte Netz erweitert und verdichtet werden. Die Regionalisierungsmittel werden in den nächsten Jahren kontinuierlich erhöht, die auch der Verstärkung des ÖPNV dienen.“*

Bewertung EVG: Das Papier enthält keine Erhöhung der Finanzmittel über bisher bereits bekannte Summen hinaus. Die genannten 86 Mrd. Euro wurden bereits im Sommer genannt und von der EVG kritisch analysiert. Es handelt sich um die Mittel, die in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV IIII) 2020 – 29 enthalten sind und die für Ersatzinvestitionen aufgewendet werden. Allerdings ist diese Zahl erheblich schöngerechnet. Denn sie enthält allein 24,2 Mrd. Euro, die die Deutsche Bahn selbst beisteuert, sowie die Zwangsdividende, die die DB an den Bund abführt und die in dieser Weise wieder zurückfließt. „Netto“ verbleiben Bundesmittel von 55,3 Mrd. Euro für zehn Jahre. Diese Summe reicht nicht aus, um den riesigen Investitionsrückstau im Schienennetz abzubauen, den Alterungsprozess der Infrastruktur zu stoppen und den Turn-Around zu schaffen. Allein hierfür wäre eine Aufstockung um ca. 1,4 Mrd. Euro pro Jahr notwendig.

Der Bund muss die im Koalitionsvertrag vorgesehene Gemeinwohlorientierung der dB umsetzen und zugleich auf die Zwangsdividende verzichten.

Positiv werten wir die Erwähnung des Deutschlandtakts sowie der Aspekte ETCS, Elektrifizierung und Engpassbeseitigung. Ohne finanzielle Unterlegung bleiben das jedoch bloße Absichtserklärungen. Eine substantielle Erhöhung der BVWP-Mittel für Neu- und Ausbau (wie sie in einem früheren Entwurfspapier noch enthalte war), ist zur Umsetzung der erwähnten Maßnahmen unbedingt notwendig.

*„**Stärkung des Schienengüterverkehrs.** Auch der Schienen-Güterverkehr wird von der Modernisierung und Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz deutlich profitieren. Gütertransport auf der Schiene wird dadurch schneller und attraktiver. Mit der Stärkung des Kombinierten Verkehrs bringen wir mehr Güter auf die Schiene. Zur stärkeren Verlagerung von Gütern auf die Schiene werden wir den Einzelwagenverkehr als Alternative zum LKW fördern.“*

Bewertung EVG: Die Stärkung des Kombinierten Verkehrs und die Förderung des Einzelwagenverkehrs werten wir positiv. Der Einzelwagenverkehr ist produktionstechnisch komplex und braucht gute Rahmenbedingungen, um kostendeckend betrieben zu werden. Der EV ist wichtig, weil er eine echte Alternative zum Lkw-Verkehr bietet. Allerdings ist nicht ausgeführt, wie diese Förderung aussehen und umgesetzt werden soll. Daher stellt sich die Frage der Umsetzung.

In einem früheren Entwurfspapier war die dauerhafte Reduzierung der Trassenpreise und der Bau des 740-Meter-Netzes vorgesehen. Beides fehlt in der Schlussfassung und dies bleiben für uns damit offene Punkte.

*„**Kapitalerhöhung DB.** Der Bund wird sich von 2020 bis 2030 jährlich mit 1 Mrd. zusätzlichen Eigenkapitals an der DB beteiligen. Dadurch wird die Gesellschaft in die Lage versetzt, zusätzliches Kapital in die Modernisierung, den Ausbau und die Elektrifizierung des Schienennetzes und das Bahnsystem zu investieren.“*

Bewertung EVG: Positiv ist zu werten, dass hier eine konkrete Summe genannt wird: 11 Mrd. Euro über einen Zeitraum von mindestens 11 Jahren. Allerdings ist unklar, welche Maßnahmen damit finanziert werden können und sollen. Die EVG fordert, dass diese Gelder in einen Schienenfonds fließen – jedoch unbefristet und aufwachsend, siehe Seite 5).

*„**Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV.** Mit der Erhöhung der Bundesmittel nach dem GVFG für den Ausbau des ÖPNV auf 1 Mrd. Euro jährlich ab 2021 hat die Bundesregierung die Voraussetzungen geschaffen, die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern. Das schienengebundene Nahverkehrsnetz kann damit ausgebaut werden. Die Modalitäten des GVFG sollen noch stärker auf die Ziele der Klimafreundlichkeit des ÖPNV ausgerichtet werden. Damit bereits in den nächsten Jahren zusätzliche Ausbaumaßnahmen konkret geplant werden können, beabsichtigt die Bundesregierung, die Mittel ab 2025 auf 2 Mrd. Euro jährlich zu erhöhen. Die Modernisierung und klimaschonende Umrüstung von Busflotten werden durch die Verstärkung der Förderung von Bussen mit elektrischen und wasserstoffbasierten Antrieben sowie Bussen, die mit Biogas betrieben werden, weiter vorangetrieben.“*

Bewertung EVG: Die Anhebung der GVFG-Mittel auf 2 Mrd. Euro jährlich pro Jahr ab 2025 ist gut. Allerdings ist der Anteil der Eisenbahn hieran eher gering.

„Bahnfahren billiger, Fliegen teurer machen. *Flüge sind oft kostengünstiger als die Bahnfahrt zum gleichen Ziel. Unter Klimaschutzgesichtspunkten ist dies eine falsche Anreizwirkung. Deshalb wird die Bundesregierung ein Gesetz vorlegen, um zum 1. Januar 2020 die Luftverkehrsabgabe in dem Umfang zu erhöhen, damit im Gegenzug die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr von 19 % auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 % gesenkt werden kann. Damit wird Bahnfahren um 10 % günstiger. Im Zuge der Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes werden Dumpingpreise bei Flugtickets verhindert, indem diese nicht zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen.“*

Bewertung EVG: Diesen Punkt bewerten wir positiv, weil er endlich falsche Anreize im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zum Teil korrigiert. Die EVG setzt sich dafür ein, dass mehr Verkehr auf die Schiene verlagert wird und wir gehen davon aus, dass die Preisgestaltung hier auch mehr Nachfrage generiert. Die Deutsche Bahn hat bereits angekündigt, die Mehrwertsteuerreduzierung 1:1 an die Kund*innen weiterzugeben und auf Preiserhöhungen in diesem Jahr zu verzichten. Auch will sie 30 neue Züge für den Fernverkehr bestellen, wodurch täglich 13.000 Sitzplätze zusätzlich angeboten werden könnten.

Bis diese neuen Züge zur Verfügung stehen, wird allerdings noch Zeit vergehen. Bis dahin muss die Infrastruktur in die Lage versetzt werden, diese zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Durch diesen Punkt wird es noch notwendiger, das Bestandsnetz grundlegend zu sanieren und die Investitionen in Aus- und Neubau zu erhöhen.

„Planungsrecht beschleunigen. *Zur Beschleunigung von Planungs- und Baumaßnahmen im Schienenverkehr wird die Bundesregierung substantielle Schritte einleiten. Dazu wollen wir eine Genehmigung von Schienenverkehrsprojekten durch Gesetz ermöglichen und die Akzeptanz insgesamt erhöhen. In einem Vorschaltgesetz werden die Voraussetzungen benannt, das Verfahren zur Vorbereitung der Maßnahmengesetze beschrieben und die jeweils zuständigen Behörden festgelegt, die das Verfahren durchführen. Die Integration von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren soll zudem zu einer Beschleunigung langwieriger Verfahren fuhren. Der grundsätzliche Genehmigungsverzicht oder eine deutliche Verschlankung des Verfahrens für Ersatzneubauten im Bereich von Brücken soll rechtlich geprüft und ermöglicht werden. Mit der Beseitigung von Personalengpassen schaffen wir die Grundlage dafür, dass die Verfahren zusätzlich beschleunigt werden können. Weitere Maßnahmen sind die grundsätzliche Einrichtung von Task Forces für Genehmigungsverfahren sowie die Prüfung, ob eine Präklusionsklausel europarechtskonform wieder eingeführt werden könnte.“*

Bewertung EVG: Die Planungsbeschleunigung für die Schiene sowie die Beseitigung von Personalengpässen beim Eisenbahnbundesamt (EBA) ist positiv.

2) Weitere Maßnahmen

„Senkung der Stromkosten. *Zeitgleich mit dem Einstieg in die CO_2-Bepreisung werden Bürger und Wirtschaft beim Strompreis entlastet, indem die EEG-Umlage sowie ggf. andere staatlich induzierte Preisbestandteile (Netzentgelte, Umlagen und Abgaben) schrittweise aus den Bepreisungseinnahmen bezahlt werden. Der Zahlungsanspruch gemäß EEG für die Erneuerbaren Energien bleibt davon unberührt. Ab 2021 wird die EEG-Umlage um 0,25 Cent pro kWh gesenkt. Entlang des CO_2-Bepreisungspfades beträgt die Entlastung 2022 0,5 Cent pro kWh und 2023 0,625 Cent pro kWh. Durch die EEG-Umlage werden besonders Familien und kleine mittelständische Unternehmen entlastet. Steigen die Einnahmen aus der CO_2-Bepreisung, wird der Strompreis entlang des Bepreisungspfades weiter gesenkt. Damit werden auch die richtigen Anreize*

für eine zunehmende Elektrifizierung gesetzt und die sektorübergreifende Energiewende vorangetrieben. Die weiteren Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm, die dazu führen könnten, dass Preisbestandteile des Stroms steigen, wird die Bundesregierung in einer Schrittfolge umsetzen, die sicherstellt, dass die Strompreissenkung erhalten bleibt. Die Regelungen zur Strompreiskompensation im EU-Emissionshandel bleiben unberührt."

Bewertung EVG: Die Entlastung der Bürger*innen über die Senkung der Stromkosten ist in der vorgeschlagenen Ausgestaltung sozial unausgewogen. Im Rahmen einer sozialen Abfederung müssen Menschen mit geringen und mittleren Einkommen besonders berücksichtigt werden. Zudem dürfen Menschen, die zum Beispiel auf dem Land leben oder im Schichtdienst arbeiten und das Auto mangels Alternativen brauchen, hierdurch nicht stärker belastet werden. Ob und ggf. wann sich diese Maßnahmen auf den Schienenverkehr auswirken, ist derzeit noch nicht absehbar. Die EVG erwartet aber, dass die Entlastungen zeitgleich und im selben Umfang bei der Schiene wirken.

„Anhebung der Entfernungspauschale für Fernpendler. *Pendler, die einen langen Arbeitsweg zurücklegen müssen, besonders in ländlichen Raumen, können oftmals weder auf ein ausgebautes ÖPNV-Angebot zurückgreifen, noch stehen heute bereits ausreichende Ladeinfrastruktur und Fahrzeuge mit entsprechender Reichweite zur Verfügung, um kurzfristig auf Elektromobilität umzusteigen. Dies wird sich in den kommenden Jahren andern. Deshalb wird zu deren Entlastung die Pendlerpauschale ab 2021 ab dem 21sten km auf 35 Cent befristet bis zum 31.12.2026 angehoben."*

Bewertung EVG: Da die Entfernungspauschale die Bemessungsgrundlage für die Steuer schmälert, können Pendler*innen mit einem höheren Einkommen bei gleicher Fahrtstrecke einen ungleich größeren Vorteil aus der derzeitigen Ausgestaltung ziehen, als Pendler*innen mit einem geringeren Einkommen. Der DGB fordert ein Mobilitätsgeld anstelle der Pendlerpauschale. Dieses würde unabhängig vom Einkommen an alle betroffenen Haushalte in gleicher Höhe von der Steuerschuld abgezogen bzw. ausbezahlt wenn keine Steuern gezahlt werden und wäre somit eine sozial gerechtere Kompensation.

„Steuerliche Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen*. Zentrale Maßnahme ist die Einführung einer attraktiven, einfachen und technologieoffenen steuerlichen Forderung energetischer Gebäudesanierungsmaßnahmen. Die steuerliche Forderung selbstgenutzten Eigentums soll ab 2020 in Ergänzung zur existierenden Förderkulisse als weitere Säule der Förderung eingeführt werden. Hierzu zählen Einzelmaßnahmen wie insb. der Heizungstausch, aber auch der Einbau neuer Fenster oder die Dämmung von Dächern und Außenwänden. Wer z. B. alte Fenster durch moderne Wärmeschutzfenster ersetzt, kann seine Steuerschuld – verteilt über 3 Jahre – um 20 % der Kosten mindern. Wer weiterhin die bisherige Forderung nutzen mochte ($C0_2$-Gebäudesanierungsprogramm, Marktanreizprogramm – neu BEG), bekommt dort zukünftig ebenfalls eine um 10 % erhöhte Förderung für Einzelmaßnahmen."*

Bewertung EVG: Wir begrüßen die steuerliche Förderung auch für das selbstgenutzte Eigentum. Für Mieter*innen dürfen jedoch Maßnahmen zur energetischen Sanierung nicht als Modernisierungsumlage dauerhaft auf den Mietzins umgelegt werden. Nach den geltenden gesetzlichen Regelungen könnten die Eigentümer*innen derzeit 11 Prozent – zukünftig acht Prozent – der entstehenden Kosten unbefristet auf die Miete umlegen. In Zeiten explodierender Mieten und fehlenden Wohnraums würde dies die Situation am Wohnungsmarkt weiter verschärfen. Maßnahmen zur Begrenzung der Mietpreise – wie z. B. der Mietendeckel – würden hierdurch unterlaufen. Zudem erhalten die Eigentümer*innen eine nicht zu verachtende steuerliche Förderung.

3) Umsetzung und Monitoring

Die Bundesregierung verspricht Transparenz, Verbindlichkeit und schnelle Umsetzung. Für alle Sektoren sollen jährliche CO_2-Minderungsziele („Sektorziele“) gesetzlich festgeschrieben werden. Die Fortschritte sollen jährlich ermittelt und durch einen Expertenrat analysiert werden. Der Kabinettausschuss Klimaschutz („Klimakabinett“) wird entfristet und damit zu einer dauerhaften Einrichtung.

Wichtig ist, dass die Fachministerien verantwortlich sind für die Umsetzung der Sektorziele:

„Erfüllt ein Sektor seine gesetzlich vorgesehen Ziele nicht, legt der zuständige Ressortminister dem Klimakabinett innerhalb von drei Monaten nach Bestätigung der Emissionsdaten durch die Expertenkommission ein Sofortprogramm zur Nachsteuerung vor. Auf dieser Grundlage entscheidet das Klimakabinett, wie das Klimaschutzprogramm 2030 gemeinsam so angepasst wird, dass die zugrundeliegenden Ziele erreicht werden. In diesem Zusammenhang überprüft das Klimakabinett auch, ob Anpassungen bei den jährlichen Sektorbudgets vorgenommen werden sollen.“

Bundesumweltministerin Svenja Schulze hat im Nachgang darauf hingewiesen, dass es ggf. auch Sanktionen geben könne. „Es gibt einen klaren Mechanismus: Wer nicht liefert, muss mit der Sanktion rechnen, dass er liefern muss“, sagte Schulze am Rande des Parteitags der NRW-SPD in Bochum.

Die gesetzlichen Maßnahmen zur Umsetzung dieses Programms sollen noch in 2019 vom Bundeskabinett verabschiedet werden.

Bewertung EVG: Die hohe Verbindlichkeit über jährliche Sektorziele inklusive externer Bewertung mit Konsequenzen bei Nichteinhaltung sowie ein dauerhaftes Klimakabinett sind positiv. Was jetzt noch fehlt, ist die Benennung bzw. Veröffentlichung eines konkreten CO_2-Reduktionsplanes für die einzelnen Sektoren und Jahre.

4) Finanzierung

„Bis 2030 sollen insgesamt, d. h. zusammen mit Fördermaßnahmen außerhalb des Energie- und Klimafonds (EKF), Mittel in dreistelliger Milliardenhöhe für den Klimaschutz und die Energiewende bereitgestellt werden. Durch die damit angestoßenen zusätzlichen Investitionen in klimafreundliche Maßnahmen wird die Konjunktur gestützt und der Wirtschaftsstandort für die Zukunft fit gemacht. (...) Zur Finanzierung der Maßnahmen des Klimaprogramms 2030 und zum Ausgleich der mit diesen Maßnahmen unmittelbar verbundenen Steuerausfälle werden deshalb die Einnahmen aus der dann beginnenden nationalen CO_2-Bepreisung sowie aller anderen Einnahmen, die aus Maßnahmen dieses Programms entstehen, herangezogen.“

Bewertung EVG: In diesem Punkt des Papiers wird von einem „Anhang 1“ gesprochen, in dem die Auswirkungen des Klimapakets auf die Haushalts-Einzelpläne aufgelistet seien. Dieser Anhang ist bisher nicht bekannt, genauso wenig die konkreten Geldhinterlegungen pro Maßnahme/Programm und die daraus prognostizierten CO_2-Einsparungen. Diese Informationen wären notwendig zu einer fundierten Bewertung.

Im Schienenpaket fehlt eine Auflistung der vorgesehenen Gesamt-, Sektor- und jährlichen CO_2-Reduzierungen. Für die Schiene wird lediglich ein Einspareffekt von 2,6 Millionen Tonnen angenommen. Ebenso fehlen bei den meisten Maßnahmen Angaben zu den jeweils erwarteten CO_2-Einsparungen..

Dreh- und Angelpunkt hierfür ist eine ausreichende und gut funktionierende Infrastruktur. Mehr Verkehr auf der Schiene geht nur, wenn die Kapazitäten vorhanden sind. Deshalb muss das Bestandsnetz endlich grundlegend in Ordnung gebracht werden. Die hierfür notwendigen Mittel sind im Klimapaket nicht enthalten. **Wir brauchen endlich den Mut, diese Riesenaufgabe anzugehen.** Und dafür das nötige Geld in die Hand zu nehmen.

5) Vorstellungen der EVG zur Ausfinanzierung einer am Koalitionsvertrag und den Klimazielen orientierten Schienenpolitik

Die EVG fordert die Einrichtung eines Schienenfonds, aus dem die für eine zukunftsorientierte Schienenpolitik erforderlichen Maßnahmen gesamthaft finanziert und gesteuert werden.

In diesen Fonds, der vorerst bis 2040 vorgesehen ist, fließen neben den bisher vorgesehenen Bundesmitteln auch die vorgesehene Kapitalerhöhung des Bundes für die DB sowie weitere Mittel aus dem Klimafonds ein.

Aus dem Schienenfonds sollen insbesondere folgende Maßnahmen und Leistungen finanziert werden:

a. Herstellung einer wieder leistungsfähigen Bestandsinfrastruktur bis 2040 (LuFV). Der Alterungsprozess muss gestoppt, der Turn-Around hin zu einem sich verjüngenden Netz mit entsprechender Leistungsfähigkeit muss bereits im kommenden Jahr geschaffen werden.

b. Neu und Ausbau mit dem Ziel, eine deutliche Kapazitätserweiterung zu erreichen. Diese ist notwendig, um die Verdoppelung des Schienenpersonenverkehrs (SPV) und eine deutliche Steigerung des Schienengüterverkehrs (SGV) – so wie im Koalitionsvertrag vorgesehen – zu realisieren. Dazu gehören inbesondere:

- Beseitigung von Engpässen in den Knoten
- Reaktivierungsprogramm stillgelegter Strecken die auf diese Strategie einzahlen
- Überholgleise und Weichen zu Erhöhung der Leistungsfähigkeit
- DSD mit ETCS Ausbauprogramm
- Elektrifizierung
- Ausbau des 740-Meter-Netzes
- Innovation Förderung KLV und EWV
- Neu und Ausbaumaßnahmen nach BVWP
- Innovationprogramm Zukunft Schiene (Bund gemeinsam mit Bahnindustrie und EVUs/EIUs)

Im Zusammenhang mit dem Aufbau eines Schienenfonds muss der Bund zugleich auf Dividendenzahlungen der DB verzichten – verbunden mit der Verpflichtung der DB, diese Mittel in mehr Wachstum zu investieren.

- Gewinne der Infrastrukturgesellschaften sind dort zu 100 % zur Stabilisierung der Bestandsinfrastruktur zu verwenden.
- Ausbau des Glasfasernetzes der DB von 18.000 auf 33.000 km zur Umsetzung der Digitalisierungsstrategie und der besseren Versorgung der Bevölkerung mit Breitband in Deutschland.

6) Fazit

Zwar enthält das Paket etliche Maßnahmen, die auf eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene ausgerichtet sind. Oftmals handelt es sich aber um Absichtserklärungen. Wenn es um die Finanzierung geht, bleibt das Papier vage. **Damit ist auch fraglich, ob die Bundesregierung ihre Klimaziele erreichen kann.** Denn das wird nur möglich sein mit einer echten Verkehrswende.

Und dafür brauchen wir eine **massive Förderung des Verkehrsträgers Schiene**. Allein 20 % der vom Verkehrsbereich geforderten CO_2-Einsparung könnte die Schiene leisten – wenn sie politisch und finanziell gefördert wird.

Der von der EVG vorgeschlagene Schienenfonds wäre ein geeignetes Instrument, um diese Aufgabe gesamthaft zu steuern und zu finanzieren.

7) Anhang: Unterschiedliche der Berechnung CO_2 Bilanz Schiene

Über die CO_2-Einsparung, die die Schiene leisten kann, gibt es unterschiedliche Berechnungen, die zu zum Teil sehr unterschiedlichen Ergebnissen kommen.

Berechnung der Nationalen Plattform Mobilität (NPM):

Ist-Zustand (2015)	Zielkorridor	CO_2 ggü. 2015	CO_2 ggü. Ref-2030
Schiene: *121 Mrd. tkm (18,3 %)* Binnenschiff: *55,0 Mrd. tkm (8,4 %)*	Schiene: *190 – 205 Mrd. tkm (23,0 – 25,0 %)* Binnenschiff: *82 Mrd. tkm (8,5 – 9,5 %)*	3,0 – 5,0 Mio. t	2,5 – 4,5 Mio. t
Schiene: *91,7 Mrd. Pkm (7,6 %)* Bus mit U- und Straßenbahnen: *81,8 Mrd. Pkm (6,8 %)*	Schiene: *126 – 140 Mrd. Pkm (23,0 – 25,0 %)* Bus mit U- und Straßenbahnen: *89 – 96 Mrd. Pkm (7,5 – 8,0 %)*	6,7 – 10,3 Mio. t	7,0 – 9,9 Mio. t
Rad/Fuß: *70,8 Mrd. Pkm (5,9 %)* *– davon Rad: 35,8 Mrd. Pkm (3,0 %)* *– davon Fuß: 35,0 Mrd. Pkm (2,9 %)*	Rad/Fuß: *113 Mrd. Pkm (9,0 %)* *– davon Rad: 75,4 Pkm (6,0 %)* *– davon Fuß: 37,7 Pkm (3,0 %)*		

Bei unterstelltem geringerem Wachstum des SPV und SGV ergibt sich eine Einsparung **zwischen 9,5 und 14,4 Mio. t CO_2** (inkl. Binnenschifffahrt, ÖPNV, Rad, Fuß)

Berechnung aus dem Vorschlag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fürs Klimakabinett:

5) ÖV, Rad und Fuß	Stärkung der Schiene	Mittelanstieg für Infrastukturausbau, Deutschlandtakt, Elektrifizierung Aufgreifen Ergebnisse „Zukunftbündnis Schiene“	ca. 9 % 4,0 – 5,0 Mio. t
	ÖPNV	Mittelanstieg für Infrastukturausbau, S-, U- und Straßenbahn, Förderung E-Busse	
	Radwege und Abstellanlagen	Mittelanstieg (u. a. für Radschnellwege und Projekte mit Signalwirkung) Umsetzung Nationaler Radverkehrsplan	
5) Güterverkehr	Stärkung der Schiene	Mittelanstieg für Überholgleise, ETCS, Kombinierter Verkehr Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr	ca. 5 % 2,0 – 3,0 Mio. t
	Stärkung Binnenschiff	Senkung Schifffahrtsabgaben Umsetzung Masterplan Binnenschifffahrt	

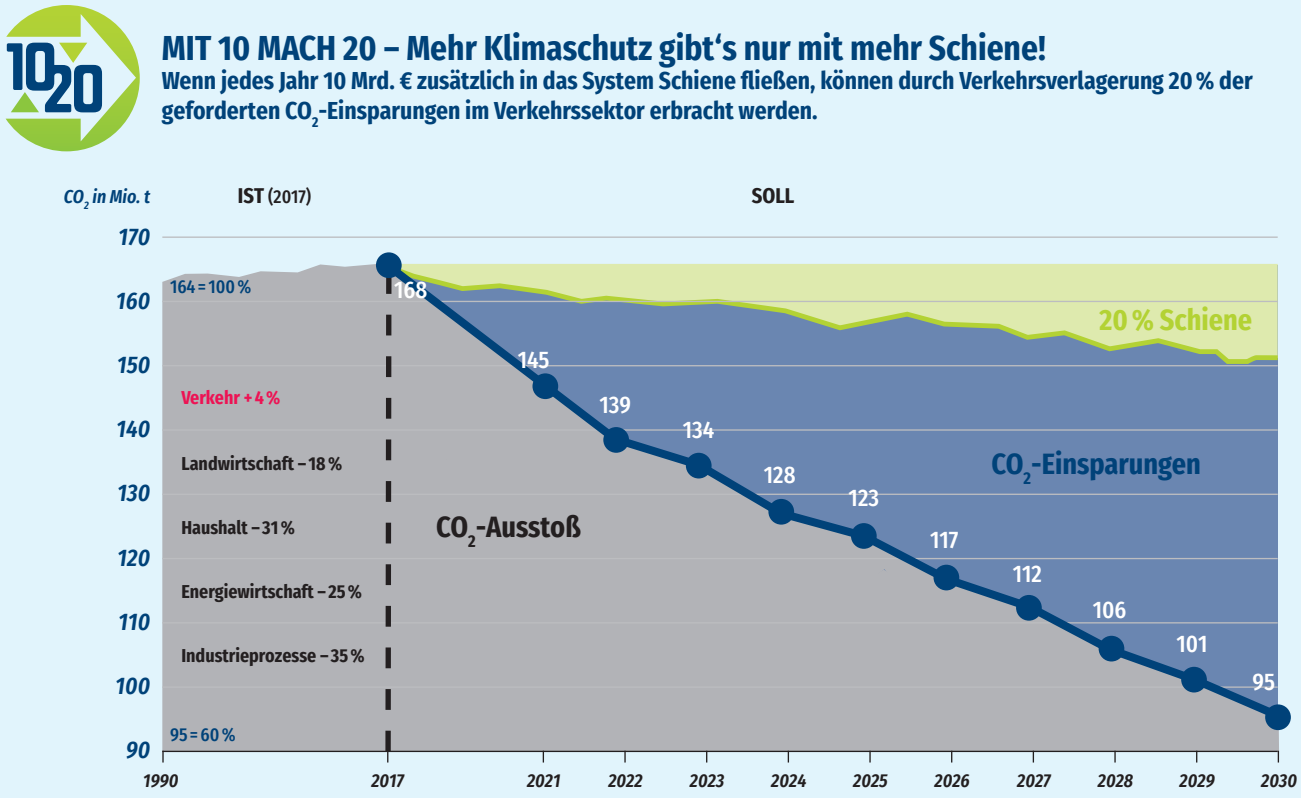
Unklar ist, welches Wachstum des SPV und SGV hier unterstellt wird.
Die Einsparung liegt **zwischen 6 und 8 Mio. t CO_2** (inkl. Binnenschifffahrt, ÖPNV, Rad, Fuß)

Berechnung nach dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung:

Stärkung des Schienenverkehrs (Handlungsfeld ÖV. Rad- und Fußverkehr)	> 0,7 Mio. t CO_2
Stärkung des Schienengüterverkehrs (Handlungsfeld Güterverkehr)	> 1,9 Mio. t CO_2
	= 2,6 Mio. t CO_2

Berechnung der EVG bei der Verdoppelung SPV und einer deutlichen Steigerung (+70 %) des SGV:

Ergibt nach verwanden Basiswerten der Expertenkommission der NPM bezogen auf die Steigerungsziele Koalitionsvertrag und DB Strategie (Starke Schiene) zwischen **15 und 20 Mio. t CO_2**



(Quelle der CO_2-Einsparungsziele: Referentenentwurf Klimaschutzgesetz)

Schlussfolgerung:

Die Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung vom 20. September bleiben weit hinter den Möglichkeiten zur CO_2-Reduzierung mit Hilfe der Schiene zurück.