



Koalitionsvertrag:

Forderungen der Fahrgäste werden gehört

Erfolg für PRO BAHN nach vierjähriger Überzeugungsarbeit

Haftung für
Personen- und
Sachschäden

nachzulesen
PBZ 75 (3/98) S. 30

Haftung des
Infrastruktur-
unternehmens

nachzulesen
PBZ 64 (6/95) S. 17ff

Steuerrecht,
Wettbewerbsbedingungen

Mineralölsteuer,
Energiesteuer

nachzulesen
in diesem Artikel

Mehrwertsteuer

nachzulesen
in diesem Artikel

Kilometergeld

nachzulesen
PBZ 69 (1/97) S. 11

➤ Der Koalitionsvertrag der Regierungsparteien SPD und Bündnis 90/Die Grünen für die zweite Regierung Schröder lässt erkennen, dass die vierjährige Überzeugungsarbeit von PRO BAHN und *derFahrgast* bei Parlamentariern und Parteien Erfolg gehabt hat. Einige Forderungen von PRO BAHN, über die die meisten Abgeordneten vor vier Jahren noch den Kopf schüttelten, stehen in der Grundlageneinbarung der neuen Regierung.

Vor vier Jahren ...

Vor vier Jahren hatte die PRO BAHN Zeitung der neuen Bundesregierung noch eine Liste von 21 Positionen präsentiert, in denen dringender Reformbedarf besteht. Der damals abgeschlossene Koalitionsvertrag sagte zu allen diesen Dingen nichts oder enthielt nur schwammige Absichtserklärungen. Eine einzige Forderung, die die PRO BAHN Zeitung damals präsentierte, hat die erste Regierung Schröder voll erfüllt: die verkehrsmittelunabhängige Kilometerpauschale. Seit 2001 können Bahnbenutzer für den Weg zur Arbeit den gleichen Pauschalsatz von der Steuer absetzen, der vorher nur Autofahrern zustand.

Ansonsten blieben die meisten Reformbemühungen in dem Dickicht aus Gewerkschaftsinteressen, dem Unternehmensinteresse des 100%igen Staatsunternehmens Deutsche Bahn und dem Regierungsinteresse als Eigentümer der DB AG stecken. Erwähnenswert ist lediglich eine halbherzige Reform des Eisenbahnrechts, das die Stilllegung von Bahnlinien genauer

geregelt hat, aber deren Vernichtung tatsächlich beschleunigt.

Was aufgrund der Widerstände gegen Reformen möglich war, war eine Investitionspolitik für die Schiene, weil das Geld unmittelbar dem Staatsunternehmen DB zufließt. In diesem Bereich hatte die alte Regierung Zeichen gesetzt. Und nicht vergessen werden soll, dass mit der Lkw-Maut ein Einstieg in die nutzerfinanzierte Infrastruktur auch auf der Straße geschafft wurde, auch wenn die Höhe der Maut noch als zu bescheiden kritisiert werden muss.

Der Kurs von Mehdorn

Während der ersten Regierung Schröder erwies sich DB-Chef Hartmut Mehdorn nur teilweise als erfolgreich. Mehdorn konnte zwar den anspruchsvollen wirtschaftlichen Konsolidierungskurs für das Unternehmen DB halten und auch weitere Investitionsmittel für das Schienennetz locker machen. Aber das Geld konnte er schon nicht zügig ausgeben und in wirtschaftliche Erfolge für das Unterneh-

men ummünzen. Die Forderung nach der Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Eisenbahn ließ Mehdorn alsbald fallen, weil sie der Regierung nicht genehm war, und entdeckte sie erst kurz vor der Wahl neu. Unterdessen tat er alles, um den Wettbewerb zu blockieren und seine Monopolstellung zu sichern – als ob Eigentümer des Unternehmens nicht der Staat, sondern anonyme, allein auf den Gewinn sehende Anleger wären. Mehdorns Kurs schürte nicht nur den Gegensatz von Bund und Ländern, sondern machte auch die Probleme deutlich, die der Staat in seiner Verantwortung gegenüber den Bürgern als Verbrauchern, gegenüber der Wirtschaft, die die Eisenbahn als Verkehrsweg und Dienstleister braucht, und gegenüber den Wettbewerbern der DB AG zu lösen hat.

Der Koalitionsvertrag

Natürlich enthält der Koalitionsvertrag unter der Überschrift: „Erneuerung – Gerechtigkeit – Nachhaltigkeit“ gut klingende Programmaussagen, die fast beliebig dehnbar sind. Auch konnten sich die Grünen nicht dem weiteren Ausbau des Straßennetzes verschließen – der Bau von Umgehungsstraßen und die Beseitigung von Engpässen wird neuen Verkehr schaffen und dazu führen, dass heutige Bahnfahrer wieder auf das Auto umsteigen.

Doch erstmals finden sich konkrete Forderungen zu den Rahmenbedingungen und zur Verantwortung für das Schienennetz im Koalitionsvertrag.

Bahnlagen sind keine Fabrikhallen!

Als wäre dieser Ruf von PRO BAHN endlich angekommen, heißt es im Koalitionsvertrag: „Die Verantwortung für das Streckennetz verbleibt in öffentlicher Hand.“ Das ist eine Abkehr von der Linie der Bahnreform, die die Schienenwege zu privat verantworteten Investitionsgütern gemacht hat. Die britische Entwicklung mag eine heilsame Lehre gewesen sein: Dort hatte die Railtrack-Aktiengesellschaft Pleite gemacht, so dass der Staat die Verantwortung wieder übernehmen musste.

Was der Koalitionsvertrag im Einzelnen bedeutet, ist noch nicht abzusehen. Mit Kompromisslösungen wird wahrscheinlich versucht werden, den Spagat zwischen einem gewinnorientierten Ver-

kehrsunternehmen und einem unter öffentlicher Verantwortung stehenden Infrastrukturunternehmen unter demselben Konzerndach hinzubekommen. Es ist zu bezweifeln, dass das möglich ist, und die DB liefert täglich die Beweise dafür, dass es nicht funktioniert. Aber überall, wo das Unternehmen den öffentlichen Interessen zuwiderhandelt, kann man jetzt den Politikern der Regierungsparteien den Koalitionsvertrag als Spiegel vorhalten.



Schieflage beseitigen: Das Schienennetz ist eine unverzichtbare Infrastruktur im öffentlichen Interesse.

Eine Auskunft – eine Verbindung – ein Fahrschein

Auch diese Forderung gehört zu den zentralen Forderungen von PRO BAHN. Die DB AG hat diese Forderung zu ihrem Vorteil in das Gegenteil verkehrt: „Wer nicht unseren Tarif anwendet, der hat in unserer Auskunft nichts zu suchen.“ Das muss den Verfassern der Koalitionsvereinbarung in den Ohren geklungen haben, als sie in den Vertrag schrieben: „Um den Schienenverkehr ... auf dem Verkehrsmarkt konkurrenzfähiger zu machen, ist eine entscheidende Voraussetzung, dass ... der einfache Kundenzugang zu Fahrplandaten für alle Wettbewerber sichergestellt wird.“ Wenn die DB AG als derzeit einziger Betreiber des Auskunftssystems sich weiter sperrt, wird der Staat die Organisation wohl selbst

regeln müssen. Die Briten haben dieses Problem schon bei ihrer Bahnreform gesehen – in Deutschland muss man erst aus schmerzlichen Erfahrungen lernen, dass öffentlicher Verkehr dem Fahrgast als Gesamtsystem gegenübertreten muss.



Auf der Rückseite der Fahrplan-CD heißt es: „Sie haben damit jederzeit Zugriff [...] alle Zugverbindungen der Bahn.“ Das Landgericht hat diese Behauptung daher vorläufig verboten. Der Interconnex von Gera nach Rostock fehlt.

Mehrwertsteuer senken

Gerechte Rahmenbedingungen sind ein wesentlicher Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Anscheinend mussten hier erst die Billigflieger mit Flugpreisen von fünf Euro zu Hilfe kommen, um die stereotype Ausrede der Bundesregierung zu durchbrechen, diese Probleme könnten nur im europäischen Rahmen gelöst werden. Jetzt soll bis 2005 die Mehrwertsteuer für Bahnfahrten über 50 km Entfernung auf sieben Prozent abgesenkt werden. Und das könnte nicht die einzige Entlastung der Eisenbahnen bleiben: Endlich soll national getan werden, was möglich ist. Die erste Regierung Schröder hatte das immer verweigert. Könnte es ein Vorbild für die Besteuerung des Flugbenzins sein?

Die Jugend nicht vergessen!

Bemerkenswert ist, dass die Senkung der Mehrwertsteuer „zur weiteren Er-

höhung der Attraktivität“ erfolgen soll. Dabei wird exemplarisch genannt: „insbesondere für Familien“. Hatten die Verfasser nicht in das neue Tarifsystem der DB gesehen? Kann man für Familien mit Kindern bis 14 Jahren noch mehr tun, als sie kostenlos mitfahren zu lassen? Wenn die Kinder selbstständig werden oder gar studieren, wird es für Väter und Mütter drastisch teurer, ihre Kinder mit der Bahn fahren zu lassen. Denn dann zahlen sie als Mitfahrer halbe Preise und allein den vollen Preis. Den „Wuermeling“, der kinderreiche Familien bis zum Ende der Ausbildung begünstigte, ist seit dem 15. Dezember 2002 ersatzlos abgeschafft. Ein Familienvater mit drei Kindern in der Ausbildung legt künftig 300 Euro für fünf Bahn cards auf den Tisch – bisher kosteten sie 280 Euro bei doppeltem Wert. Auch sonst werden die jungen Leute von der DB AG behandelt, als wären sie Vollverdiener. Der Fahrgastverband PRO BAHN wird hier den Finger auf die Wunde legen müssen.

Und die Rechte der Fahrgäste?

Davon steht nichts im Koalitionsvertrag. Auch hier wird PRO BAHN unablässig bohren müssen, damit „Erneuerung“ und „Gerechtigkeit“, die in der Überschrift des Vertrags stehen, auch für die Fahrgäste Wirklichkeit werden. Die Chancen stehen nicht schlecht, denn das Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft mit Renate Kühnast an der Spitze ist deutlich aufgewertet worden.

Die meisten offenen Forderungen haben mit den Fahrgastrechten zu tun:

- eine angemessene Haftung der Unternehmen für schlechte Leistung,
- eine angemessene Regelung, die der Willkür der Zugbegleiter ein Ende setzt,
- praxisgerechte Veröffentlichung der Beförderungsbedingungen.
- gerichtliche Kontrolle der allgemeinen Geschäftsbedingungen durch Verbandsklage,
- verständliche Preisauszeichnung und Leistungsbeschreibung für den Fahrgast.

Weitere Forderungen zur Beseitigung der Benachteiligung von Fahrgästen und Verkehrsunternehmen bleiben daneben bestehen.

Der vierte Verkehrsminister

Mit Manfred Stolpe tritt der vierte Verkehrsminister unter Gerhard Schröder sein Amt an. Vielleicht kann er schaffen, was seine drei Vorgänger nicht bewegten: die Integration von Bau und Verkehr. Denn die gut gemeinte Integration der beiden Ministerien ist in der Praxis bisher nicht gelungen. Nach wie vor arbeiteten die alten Ministerien nebeneinander her, als ob es keine Gemeinsamkeiten gäbe. Und vielleicht versteht Stolpe mehr als seine Vorgänger, dass Aufbau Ost nicht nur der Bau von Autobahnen und einiger Schnellfahrstrecken für Superzüge ist, sondern ein Aufbau, der den Menschen Hoffnung gibt, nicht vergessen zu sein. Stolpe hat diese Absicht in seiner Regierungserklärung bereits deutlich gemacht.

(red)

Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer im öffentlichen Personenverkehr der Länder der EU-Vergleich der Schienen- und Luftverkehr

	Mineralölsteuer		Mehrwertsteuer			allgemeiner Mehrwertsteuersatz
	Bahn	Flug	Bahn ***	Flug national	Flug international	
	€/Cent	€/Cent	%	%	%	%
Deutschland	44	0	7*/16	16	0	16
Dänemark	0	0	0 **	0 **	0	25
Schweden	2 – 12	0	12	12	0	25
Finnland	0	0	6	6	0	22
Niederlande	0	0	6	6	0	19
Belgien	0	0	6	6	0	21
Luxemburg	0	0	6	–	0	15
Österreich	0	0	10	10	0	20
Schweiz	0	0	6,5	6,5	0	6,5
Frankreich	8	0	5,5	5,5	0	19,6
Italien	0	0	10	10	0	20
Spanien	0	0	7	7	0	16
Portugal	0	0	5	5	0	17
Griechenland	0	0	8	8	0	18
Großbritannien	3–5	0	0	0	0	17,5
Irland	0	0	0 **	0 **	0	21

* 7 % bei Fahrten bis 50 km Entfernung

** Kein Vorsteuerabzug

Grenzüberschreitende Flüge sind von der MwSt befreit

*** Grenzüberschreitende Bahnreisende zahlen anteilig die Mehrwertsteuersätze der durchreisten Staaten

Quellen: EU Kommission, GEB



Aus dem Koalitionsvertrag vom 16. Oktober 2002

Mehr Öffentlicher Verkehr, stärkere Schiene

Wir setzen auf den Erfolg des neuen Tarifsystems bei der Deutschen Bahn und planen ab 2005 zur weiteren Erhöhung der Attraktivität – insbesondere für Familien – den Mehrwertsteuersatz für den Schienenpersonenfernverkehr auf 7 % zu reduzieren.

Den Güterverkehr auf der Schiene wollen wir bis 2015 verdoppeln. Hierfür werden wir mit der Umsetzung des Konzeptes „Netz 21“ und mit einer verbesserten Hinterlandanbindung der deutschen Häfen notwendige Voraussetzungen schaffen und die Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen fördern. Der Kombinierte Verkehr wird gezielt gefördert. Zur Verkehrsverminderung und Verkehrsverlagerung werden geeignete Maßnahmen ergriffen. Die Verantwortung für das Streckennetz verbleibt in öffentlicher Hand. Um den Schienenverkehr effizienter und auf dem Verkehrsmarkt konkurrenzfähiger zu machen, ist eine entscheidende Voraussetzung, dass der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und der einfache Kundenzugang zu Fahrplandaten für alle Wettbewerber sichergestellt wird. Die Ergebnisse der Task-Force „Schiene“ werden konsequent umgesetzt. Wir wollen den wechselseitigen Zugang für Güter- und Personenbahnen zu allen Netzen der EU auf Basis von Diskriminierungs-

freiheit und Gegenseitigkeit durchsetzen. Den Abbau von Hemmnissen für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr und die Entbürokratisierung des Eisenbahnrechts werden wir energisch vorantreiben.

Unser Ziel ist ein für die Benutzer attraktives öffentliches Verkehrssystem mit flächendeckendem Angebot, anbieterübergreifender Fahrplanauskunft und einem Ticket von Tür zu Tür. Wettbewerb sorgt für gute Angebote und günstige Preise für den Verkehrskunden. Wir werden im Personenverkehr mit Bus und Bahn einen kontinuierlichen Übergang in den Wettbewerb unter Beachtung ambitionierter und verbindlicher Umwelt-, Sozial- und Qualitätsstandards sicherstellen.

Technische Lösungen zur Bewältigung des Verkehrszuwachses und zur effizienteren Nutzung der Infrastruktur wie auch zur Steigerung von Verkehrssicherheit und Umweltschutz werden wir verstärkt nutzen, wie Systeme der Verkehrstelematik, die Magnetschwebbahntechnologie oder die Satellitennavigation. Einen erheblichen Anteil der Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im innerdeutschen Luftverkehr wollen wir durch attraktive Angebote im Schienenverkehr ersetzen und die Anbindung der zentralen Flughäfen an die Schiene weiter ausbauen.