

Sieben Jahre rot-grüne Bundesregierung:

Für Fahrgäste: zu viel Rot, zu wenig Grün

Besserer öffentlicher Verkehr ist nicht von Parteifarben abhängig

> Nach sieben Jahren, so erwarten die Meinungsumfragen, geht die rot-grüne Ära in der Bundespolitik mit den Bundestagswahlen im September ihrem Ende entgegen – eine Ära, die mit großen Hoffnungen begann und zur großen Enttäuschung wurde. Grünes Licht gab es nur für mehr Geld für die Bahn, und das auch nur zeitweise. Rot zeigten die Signale hingegen bei den Fahrgastrechten, bei einem anständigen Umgang der Bahn mit ihren Fahrgästen und bei den Wettbewerbsbedingungen für die Schiene. Eine aktive Politik, die Fehler der Bahnreform von 1994 zu beseitigen, fand nicht statt.

Die vergangenen zwei Legislaturperioden des Deutschen Bundestags haben gezeigt: Das Interesse der

Fahrgäste an einem leistungsfähigeren öffentlichen Verkehr findet in allen Parteien Befürworter. Ob sie sich gegen andere Interessen durchsetzen können, hängt nicht von der Partei ab, sondern davon, ob ihre Argumente überzeugen können. Nur eine von Parteiinteressen unabhängige Lobby kann diese Überzeugungen vermitteln.

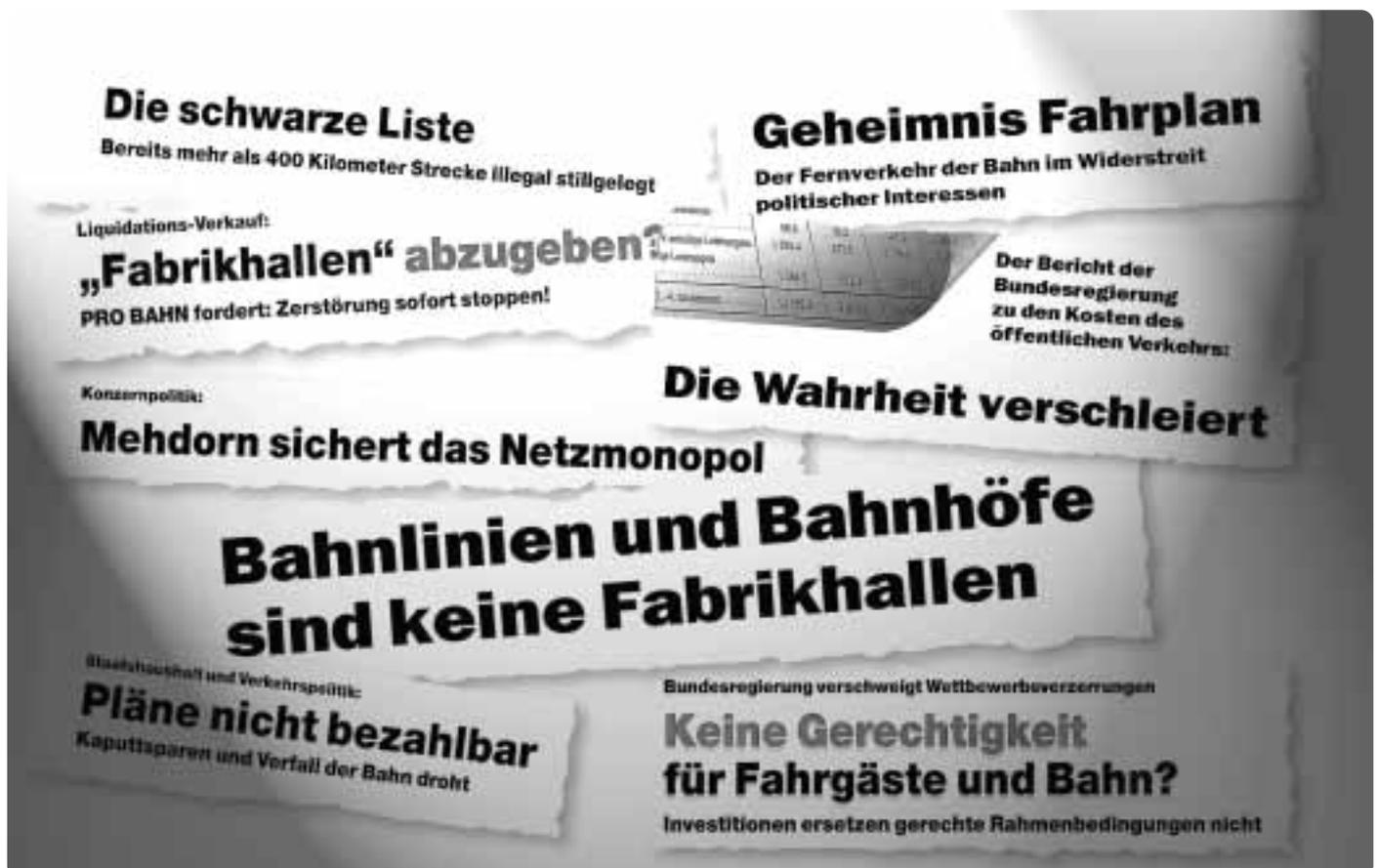
Große Erwartungen

Nach der Bahnreform von 1994 war die Bahnpolitik der Regierung Kohl zum Stillstand gekommen. Alle warteten darauf, dass die Privatisierung von Bundesbahn und Reichsbahn und die neue unternehmerische Freiheit des größten deutschen Schienentransporteurs mehr Verkehr

auf die Schiene bringen und die Straßen entlasten würde. Niemand in der Regierung und im Bundesverkehrsministerium wollte zugeben, dass die mangelhaften Wettbewerbsbedingungen einen durchschlagenden Erfolg verhindern. Der sich mit den ersten eigenmächtigen und illegalen Streckenstilllegungen durch die Deutsche Bahn AG abzeichnende Konflikt um die Verantwortung für das Schienennetz (PRO BAHN-Slogan: „Bahnlinien sind keine Fabrikhallen!“) wurde von der Regierung geleugnet.

So lag die Hoffnung auf einer neuen Regierungspolitik und der Erwartung, dass die bisher in der Opposition stehenden Politiker die Probleme verstanden hätten und neue Initiativen entwickeln würden. Die Hoffnungen waren nicht

Lesen Sie auf Seite 6 weiter. →



Reformbedarf der Bundespolitik

| | IST-Zustand | PRO BAHN fordert |
|---|---|---|
| ■ Staatseinfluss und Regulierung | | |
| Aufteilung der Verantwortung zwischen Bund und Ländern | zufällig, historisch gewachsen | neu geordnet nach Bedeutung wie bei Straßen |
| Eigentum an Netz und Stationen | privatisiert, kein Zugriff des Staates | unmittelbar staatlich |
| Bewirtschaftung des Netzes | privatisiert, kein Zugriff des Staates | im Staatsauftrag |
| Eigentum an Verkehrsunternehmen | AG in 100 % Staatsbesitz | privatisiert |
| Regulierungsbehörde | weitgehend unwirksam | schlagkräftig und effizient |
| ■ Planung und Finanzierung | | |
| Bundesverkehrswegeplan | ineffektive Auflistung von Einzelmaßnahmen | Netzplanung mit Vorgaben für Fahrzeit und Kapazität |
| Planungsrecht | ineffizient und umständlich | effizient |
| Finanzierungsinstrumente | ineffizient und widersprüchlich | effizient und einheitlich |
| ■ steuerliche Rahmenbedingungen | | |
| Mehrwertsteuer | voller Satz ab 50 km, Luftfahrt steuerfrei | ermäßigter Satz für alle Entfernungen, Besteuerung von Flügen |
| Mineralölsteuer | Eisenbahnen voller Satz zusätzlich zu Wegekosten | Gleichstellung mit Straßenverkehr |
| ■ Rechte der Fahrgäste | | |
| Rechtsgrundlagen | unterschiedlich für Bahn und Bus | einheitlich |
| Rechtsnorm | Verordnungen | Gesetz |
| erlassen von | Verkehrsminister | Bundestag und Bundesrat |
| ■ Fahrplan | | |
| Bedeutung des Fahrplans | unverbindlich | verbindliche Vertragsgrundlage |
| durchgehende Auskunft | freiwillig | vorgeschrieben |
| ■ Tarif | | |
| Zugänglichkeit | freiwillige Veröffentlichung, meist unzugänglich oder versteckt | verbindlich im Internet |
| rechtliche Kontrolle der Tarife durch Genehmigungsbehörde | vorgeschrieben, findet aber nicht statt | keine Genehmigung |
| durch Gericht | weitgehend ausgeschlossen | wie bei allen Geschäftsbedingungen |
| ■ Fahrkarten | | |
| durchgehende Fahrkarten | nach Gutdünken der Unternehmen | geregelter Zusammenarbeit |
| Information über Inhalt | nach Gutdünken der Unternehmen | gesetzliche Mindestinformation |
| ■ Gewährleistung für Leistung | | |
| bei Eisenbahnen | nach Gutdünken der Unternehmen | gesetzlich geregelt |
| bei Bussen und Bahnen | weitgehend ausgeschlossen | gesetzlich geregelt |

Das ärgert die Fahrgäste täglich.

Pünktlich ohne Gewähr

Lotterie-Los Fahrkarte

Verbraucher sind vor Mängeln des öffentlichen Verkehrs unzureichend geschützt.

Immer öfter kommt es zu Verspätungen, verspätete Anschlüsse, fehlende Ausfahrten, ungenügende Fahrgastleistungen. Leistung wird versprochen, aber nicht gehalten. Tausende Mühen auf, um sich der Verkehrsmittel zu verschaffen, weil der öffentliche Verkehr ohne den letzten Devisen der Pünktlichkeit eines Verbrauchers ist. Die Nachbesserung hat mit der Privatleistung von Autos und Bus nicht Schritt gehalten. PRO DACH fordert die Verbesserung des Verbraucherstandes im öffentlichen Verkehr.

Mehr als 20 Jahre

Es geht um das allgemeine Prinzip der Integrität. Kunden aus dem Jahre 1980, die das, was sie einst als ein Recht im öffentlichen Verkehr erlangten, als ein Recht im öffentlichen Verkehr erlangten. Die Kunden sind heute noch im öffentlichen Verkehr. Die Kunden sind heute noch im öffentlichen Verkehr. Die Kunden sind heute noch im öffentlichen Verkehr.

Neuer DB-Tarif:

Viele zahlen drauf

Der neue Tarif der DB AG ist einseitig schmerzhaft, als wenn (P) die Fahrgäste erzwungen sind. Viele Fahrgäste zahlen auf Kosten anderer. Einige zahlen auf lange Fristen. Das System der Kilometerpauschale und Pauschalpreise ist einseitig gesteuert, denn der Tarif ist einseitig, die DB AG hat die Kontrolle über die Preise. Die DB AG hat die Kontrolle über die Preise. Die DB AG hat die Kontrolle über die Preise.

Der alte Tarif

Die DB AG hat die Kontrolle über die Preise. Die DB AG hat die Kontrolle über die Preise. Die DB AG hat die Kontrolle über die Preise.

Der neue Tarif

Die DB AG hat die Kontrolle über die Preise. Die DB AG hat die Kontrolle über die Preise. Die DB AG hat die Kontrolle über die Preise.

→ unbegründet, waren doch die Grünen immer für den öffentlichen Verkehr eingetreten.

Mehdorn und sein Freund, der Kanzler

Doch eine Männerfreundschaft, die in der Geschichte der Bundesrepublik einmalig ist, hat diese Hoffnungen zunichte gemacht. Nach und nach wurde klar, dass Bundeskanzler Gerhard Schröder jemanden in den Bahnvorstand holte, der nicht der Regierungspolitik dienen sollte, sondern einen persönlichen Freund, der die Freiheit erhielt, die Verkehrspolitik selbst zu machen. Nur wenn es ihm politisch gefährlich wurde, griff Schröder ein. Mehdorns Gegner entließ Schröder oder stellte sie kalt. Mehdorn konnte Gegner und Kritiker, Politiker und Journalisten nahezu ungeschoren beleidigen und der Dummheit bezichtigen.

Einen guten Freund entlässt man nicht

Wo wird man als Manager für ein gescheitertes Erlösmanagement mit der Verlängerung des Vertrages belohnt? Bei der Deutschen Bahn AG – denn Kanzler Schröder machte es möglich. Das gescheiterte Preissystem vom Dezember 2002 hätte kein Manager eines börsennotierten

Unternehmens überlebt. Doch gegen einige Zugeständnisse erhielt Mehdorn die vorzeitige Verlängerung seines Vertrages um fünf Jahre. Die Bahncard mit 50 Prozent Rabatt kam wieder, aber auf ein verständliches und verlässliches Tarifsystem und auf ein funktionsfähiges Buchungssystem warten die Fahrgäste vergeblich und stehen vor überlasteten Schaltern Schlange. Die vollmundigen Versprechen des DB-Vorstandes, binnen eines Jahres werde das Tarifsystem reformiert, sind vergessen, die Jahresfrist ist längst abgelaufen.

Zwar ist es nicht die politische Aufgabe einer Regierung, den Unternehmen die Preise für ihre Leistungen vorzuschreiben, aber so lange die Deutsche Bahn AG zu 100 % in Staatsbesitz ist, ist es Sache der Regierung, für fähige Manager zu sorgen. Und so lange die DB AG ein faktisches Monopol im Schienenfernverkehr hat, hat die Regierung für eine Regulierung zu sorgen – auch beim Tarif. Doch der Tarif ist von den Aufgaben der Regulierungsbehörde ausgenommen. So kann der Quasi-Monopolist im Fernverkehr seine Konkurrenten im Nahverkehr mit allerlei Sonderangeboten überziehen, die diese anerkennen müssen. Und die Fahrgäste dürfen, wenn sie nicht gerade ein Schnäppchen beim Supermarkt oder im Internet erwischen haben, für mangelhafte Beratung und ein undurchsichtiges Tarifsystem draufzahlen.

Was hat die Regierung für die Fahrgäste verbessert?

Zusammengefasst: eigentlich nichts, das wirklich sichtbar wäre. Die einzige Besserstellung der Fahrgäste war die Ausweitung der Kilometerpauschale für Arbeitnehmer: Sie müssen seit 2001 ihre Fahrkarten nicht mehr beim Finanzamt vorzahlen, sondern werden steuerlich begünstigt, gleich womit sie zur Arbeit fahren. Doch selbst diese Verbesserung wurde nur möglich, weil an der Höhe der Kilometerpauschale gedreht wurde – ohne diese Gesetzesänderung wäre die Verbesserung für die Fahrgäste auf der Strecke geblieben.

Steuererhöhungen, die die Wettbewerbssituation der Bahn verbessern, sind nur eine sehr indirekte Verbesserung für die Fahrgäste. Draußen an den Bahnsteigen und in den Zügen erleben sie: Der Interregio wurde abgeschafft, Direktverbindungen gestrichen und für manche direkte Verbindung gibt es immer noch keine durchgehenden Fahrkarten, weil der Gesetzgeber dafür keine Grundlage geschaffen hat.

Der öffentliche Verkehr hat sich allerdings erheblich verbessert: neue Fahrzeuge, sanierte Bahnhöfe, neue Bahnhöfe zu Flughäfen, die Neubaustrecke von Köln nach Frankfurt, neue Straßenbahn- und Stadtbahnlinien. Doch all das ist bereits durch die Bahnreform von 1994 angelegt oder die

Projekte wurden bereits vor Antritt der Regierung Schröder ins Werk gesetzt. Bei großen Projekten ist es oft das Schicksal der Regierenden, dass sie bei der Eröffnung nicht mehr im Amt sind. So konnte Bundeskanzler Kohl gerade noch am Tag seiner Abwahl die Aufnahme des ICE-Verkehrs von Hannover nach Berlin feiern. Ob der Lehrter Bahnhof in Berlin im nächsten Jahr von Kanzler Schröder eröffnet wird, ist hingegen mehr als fraglich.

Beten genügt nicht

Mit dem Kaufmann Franz Müntefering, dem Historiker Reinhard Klimmt, dem Kaufmann Kurt Bodewig und dem Juristen Manfred Stolpe wechselten die Verkehrsminister im Kabinett Schröder so schnell wie selten zuvor – alle treue SPD-Parteisoldaten. Spezifische Kenntnisse in Sachen Verkehr hatten sie alle nicht ins Amt gebracht, und die Qualitäten, die sie mitbrachten, waren nicht geeignet, verkehrspolitische Akzente zu setzen. Der Einzige, der spürbare politische Spuren hätte hinterlassen können, wurde schnell wieder kaltgestellt: Kurt Bodewig scheiterte mit der Idee der Trennung von Netz und Verkehr am Widerstand Mehdorns. Bodewig unterschrieb aber auch zwei Tage vor der Bundestagswahl 2002 den umstrittenen Vertrag mit der Firma Toll Collect, dessen Folgen dann Verkehrsminister Stolpe ausbaden musste: eine einjährige Verzögerung des Beginns der Erhebung der Lkw-Maut, weil die Technik nicht funktionierte. Stolpe besorgte das mit den Eigenschaften eines Mannes der Kirche: Beten und Hoffen.

Geld statt Politik

Die rot-grüne Verkehrspolitik war so geprägt durch den Gegensatz eines Anspruchs der Grünen, den öffentlichen Verkehr zu fördern, und der Parteiräson der Bundes-SPD, die ihre verkehrspolitischen Absichten hinter die Solidarität mit ihrem Bundeskanzler stellte. In dieser Konstellation konnten nur Vorhaben realisiert werden, die nicht auf den Widerstand des Bahnchefs stießen: die Einführung der Öko-steuer, die Einführung der Lkw-Maut und zeitweise erheblich mehr Geld für Investitionen in die Schienenwege. Mehdorn begriff bald, dass eine weiter gehende Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen für die Bahn, etwa bei der Mehrwertsteuer, nicht erreichbar war, weil vor allem die



SPD daran kein wirkliches Interesse hatte. So konzentrierte er sich darauf, mehr Dividende aus der Staatsbahn zu erwirtschaften. Mit mehr Verkehr auf der Schiene war das unter unveränderten Wettbewerbsbedingungen nicht machbar. Also wurde der schon unter der Regierung Kohl eingeschlagene Weg zur Schrumpfbahn konsequent fortgesetzt.

Mit „mehr Geld für die Schiene“ wurde diese Entwicklung zeitweise übertüncht. Doch mehr Geld war dauerhaft nicht verfügbar, zum einen weil die Regierung sich ein Desaster mit der Lkw-Maut leistete, zum anderen weil die Steuerquellen nicht mehr sprudeln wollten. Und da auch das viele zusätzliche Geld für die Schiene nicht mehr Verkehr auf die Gleise brachte, musste Mehdorn schließlich empfindliche Einschnitte in die Finanzierung hinnehmen. So liegen zum Ende der Regierungszeit Schröder mehr Bahnprojekte auf Eis als je zuvor.

Wirtschaft kontra Regierung

Wann diese Entwicklung auch die verladende Wirtschaft auf die Barrikaden bringen musste, war nur eine Frage der Zeit. Es hat lange gedauert, bis auch in den Wirtschaftskreisen klar wurde, dass man auf die Schiene nicht verzichten kann und dass man mit einem Unternehmen nicht zurechtkommt, das mit den Rambo-Methoden Mehdorns Strecken und

Gleisanschlüsse dicht macht, die noch gebraucht werden. Aber seit dem vergangenen Jahr sind die Stimmen unüberhörbar: Ob es die Wettbewerber der DB im Güterverkehr sind, ob der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen oder der Bundesverband der Deutschen Industrie – alle mahnen die Beseitigung von alten und neu geschaffenen Engpässen im Schienennetz an. Der Tenor: „Wir brauchen die Bahn – aber sie muss bessere Leistungen erbringen.“

Länder kontra Bund

Die Bundesländer, die seit 1997 den Nahverkehr auf der Schiene selbstständig bestellen, haben Jahr für Jahr mehr gelernt, dass sie der mit der Regionalisierung des Nahverkehrs übernommenen Verantwortung nicht gerecht werden können, weil sie gegenüber der Deutschen Bahn nur Bittsteller sind, die zahlen müssen, was verlangt wird – ohne Alternative. Einige haben den Wettbewerb beim Nahverkehr verschärft gefördert, andere versuchen hingegen, dem Bund und der DB Prestigeobjekte wie „Stuttgart 21“ abzuhandeln. Wieder andere haben auf die Übergabe der Infrastruktur regionaler Bahnlinien an andere Unternehmen gesetzt und fordern die Regionalisierung aller regionalen Schienennetze. Die Verkehrsminister der Länder, die mit solchen Forderungen klar in Opposition zur Bundesregierung gingen, sind quer durch alle Parteien zu finden.

Parlament kontra Regierung

Wenn die Regierungspolitik erstarrt, so entwickeln sich ungewohnte Konstellationen, die zeigen, dass die Demokratie, wenn auch mühsam, korrekturfähig ist. Denn Bürger und Interessenverbände wie PRO BAHN beschwerten sich bei den Bundestagsabgeordneten. Wenn sich diese Beschwerden häufen, merken selbst Regierungsabgeordnete, dass mit der Politik ihrer Regierung etwas nicht stimmt.

Eines der Mittel, um dagegen vorzugehen, sind öffentliche Anhörungen im Bundestag. Zur Verkehrspolitik gab es sie mehrfach in den vergangenen Jahren, und mehrfach wurden auch Sachverständige von PRO BAHN zur Anhörung eingeladen, so zur Zwischenbilanz der Bahnreform und zu den Verbraucherrechten. Zwar äußerten sich Abgeordnete der Regierungsparteien nur sehr verhalten kritisch und vor allem bei der SPD fiel auf, dass sie meist schwiegen, aber die Beschlüsse, die der Bundestag meist mit breiten Mehrheiten fasste, waren eindeutig und passten dem Kabinett und den Ministerien ganz und gar nicht. So war der wichtigste Erfolg für PRO BAHN die parlamentarische Diskussion um die Fahrgastrechte: Gegen den Willen des Bundesverkehrsministeriums wird jetzt ein Gutachten erstattet.

Doch solche Politik ist langwierig und nur der Fachmann sieht, dass sie den stehenden Koloss Bundesregierung doch einige Zenti-





meter bewegt hat. So hat der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags im Oktober letzten Jahres von der Bundesregierung einen Netzzustandsbericht verlangt. Die Abgeordneten sind es Leid, von der Regierung mit dem Hinweis auf die „unternehmerische Eigenständigkeit der DB“ abgespeist zu werden, statt Auskunft auf drängende Fragen zu erhalten. Ob die Bundesregierung diesen Auftrag an die DB weitergeleitet hat, ist aber bis heute nicht bekannt.

Ministerin kontra Kanzler

Gerade die Fahrgastrechte haben auch einen Konflikt zwischen der grünen Verbraucherschutzministerin Künast und ihrem Haus und dem SPD-Kanzleramt zu Tage gefördert. Als das Künast-Ministerium sich der Fahrgastrechte annahm und das Projekt „Fahrgastrechte“ startete, das von PRO BAHN und vom Verbraucherzentrale Bundesverband getragen wurde, pöbelte DB-Chef Mehdorn die Ministerin in übelster Weise an – bis der Kanzler eingriff. Das Ergebnis war die so genannte „Kundencharta“ der DB. Dass dieses bescheidene Entgegenkommen anschließend von Ministerin und DB-Chef als „großer Erfolg“ präsentiert wurde, gehört zu den allgemein üblichen Methoden von Politik und Unternehmen, den Bürgern Sand in die Augen zu streuen.

Europa macht mobil

Der einzige Motor, der in der deutschen Verkehrspolitik wirklich etwas bewirkte, war die Europäische Union. Bei den Flug-

gastrechten hat die EU selbst einen Rahmen geschaffen, der richtungweisend ist. Für den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur waren die Vorgaben der EU ein Meilenstein, der zahlreiche Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gebracht hat, die ohne Druck aus der EU gar nicht angepackt worden wären, etwa die Schaffung einer echten Regulierungsbehörde, das Recht der Aufgabenträger, Trassen auf den Schienen selbst zu bestellen, und verschärfte Regeln für Stilllegung und Kapazitätsabbau im Schienennetz. Das Vergaberecht wurde allerdings halbherzig und ganz im Sinne Mehdorns so umgesetzt, dass die DB die großen Verkehrsverträge mit den Bundesländern erhalten konnte. Alles deutet darauf hin, dass die Regierung sich dafür vor dem Europäischen Gerichtshof verantworten muss. Doch bis dahin ist wohl kein Politiker mehr im Amt, der dafür verantwortlich ist.

Schiene-Vorrang-Politik ist gescheitert

Die Zeit der „Schiene-Vorrang-Politik“ ist vorbei. Den letzten Abgesang darauf haben SPD und Grüne vor der Wahlniederlage an Rhein und Ruhr noch selbst besorgt: Auf einer Klausurtagung in Wörlitz im Januar



2005 haben die Regierungsfractionen aufgrund des Widerstands der SPD beschlossen, dass die Fahrgäste auch weiterhin die volle Mehrwertsteuer auf Fahrkarten bezahlen müssen, während Billigflieger steuerfrei bleiben. In ganz Europa ist eine ermäßigte Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten Standard.

Eigentlich hat es eine „Schiene-Vorrang-Politik“ unter der rot-grünen Bundesregierung nie gegeben. Schon bei der Lektüre der Koalitionsvereinbarung der ersten Regierung Schröder drängte sich der Eindruck auf, dass die Grünen ihre verkehrspolitischen Vorstellungen immer wieder anderen Zielen geopfert haben.

Ist es nur Zufall, dass die Regierungszeit Schröder die Zeit der massiven Ausweitung des Flugverkehrs und der Billigtickets für Flugreisen ist? Bezüglich der Wettbewerbs-

bedingungen hat die Regierung Schröder immer auf einen europäischen oder internationalen Regelungsbedarf verwiesen – inzwischen leidet die Deutsche Bahn daran Not, dass nichts geschehen ist.

Unterdessen rechnet die FDP den Wählern vor, dass die Schiene überproportional gefördert werde. Solange die Schiene nicht mehr leistet, kommt diese Lesart vor allem bei den Wählern hinter den Windschutzscheiben an. Sie können nicht glauben, dass die Laster auf die Schiene verschwinden, und fordern die vierte und fünfte Fahrspur auf den Autobahnen.

Große Koalition gegen Fahrgäste

Während die Deutsche Bahn AG mit ihren Problemen das Feld der politischen Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrs beherrscht, konnte sich eine „große Koalition“ aus CDU und SPD gegen den öffentlichen Verkehr als Ganzes bilden. Ihre Anführer: die Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück. Mit dem Schlagwort „Subventionsabbau“ werden derzeit die Mittel abgebaut, die den Verkehrsunternehmen in Stadt und Land zur Verfügung stehen. Den einen Teil der Folgen müssen die Fahrgäste mit einem schlechteren Verkehrsangebot tragen, der andere Teil wird auf dem Rücken des Fahrpersonals ausgetragen, das mit deutlich niedrigeren Löhnen zurechtkommen muss.

Neue Argumente für mehr Bahn und Bus

Diese große Koalition gegen den öffentlichen Verkehr ist landauf, landab tätig. Sie spricht nicht davon, dass der öffentliche Verkehr einen guten Teil dazu beiträgt, dass Frauen, Behinderte und andere Benachteiligte dieser Gesellschaft gleichgestellt und in die Gesellschaft integriert werden. Niemand redet darüber, welchen volkswirtschaftlichen Nutzen der öffentliche Verkehr hat. Kaum jemand begreift, dass es einen Zusammenhang zwischen teuren U-Bahn-Tunneln und freien Straßen und freien Parkplätzen an der Oberfläche gibt. Wenig bekannt ist, dass Unternehmen sich für einen Standort entscheiden, weil dort ein gutes Nahverkehrsangebot besteht. Kaum jemand weiß, dass Ampeln an Straßenkreuzungen viel öfter rot sind als am Bahnübergang dahinter – und dass ein fehlender Zebrastreifen über eine Straße

viel mehr Menschen diskriminiert als die Barrieren, über die laut diskutiert wird.

Autolobby – oder wo ist der Gegner?

Die Autoindustrie und ihre Lobby sind zweifelsohne mächtig, und zeitweise waren sie so mächtig, dass sie in der Lage waren, den öffentlichen Verkehr zu zerstören. Doch die Behördenbahn und die Wohltätigkeitsveranstaltung „öffentlicher Verkehr“ sind Vergangenheit. Je mehr privates Kapital dort investiert ist, desto mehr werden sich auch dort die Unternehmen – anders als bisher – mit ihren eigenen Interessen zu Wort melden.

Ihnen stehen die Interessen der Fahrgäste und Nutzer gegenüber. Doch diese Interessen decken sich, wenn es um bessere Infrastruktur und bessere Rahmenbedingungen geht. Infrastruktur – ob Straße oder Schiene – wird auch künftig staatlich verantwortet und weitgehend staatlich finanziert werden müssen. Die Interessen, die hier wirksam werden, haben wenig mit den Gegensätzen zwischen den politischen Parteien zu tun. Die wichtigste Aufgabe wird sein, die staatlichen Interessen von den unternehmerischen und den Nutzerinteressen sauber zu unterscheiden.

Derzeit sind sie – vor allem bei Infrastruktur und Verkehrsunternehmen der Eisenbahn – noch heillos miteinander verquickt, und zwar so, dass der Nutzer – ob Fahrgast oder Güterversender – darunter leidet.

Ist Verkehr parteipolitisch?

Lange sah es so aus, als seien die konservativen Parteien Gegner des öffentlichen

Verkehrs und progressive gesellschaftliche Gruppen seien dessen Befürworter. Sieben Jahre rot-grüne Verkehrspolitik haben genügt, um zu beweisen, dass das ein Zerrbild ist. In mancher Region trifft dieses Bild zu, in anderen Regionen bringen Parteien aus allen Lagern den öffentlichen Verkehr gemeinsam voran.

Benutzer von Bahnen und Bussen gibt es in allen Parteien bis in die Parlamente hinein. Und ein emotionales Verhältnis zur Eisenbahn haben so manche Politikerin und so mancher Politiker auch in den konservativen Parteien – auch dann, wenn sie schon lange keinen Zug mehr von innen gesehen haben. Sie alle sind ansprechbar für gute Argumente. Es kommt darauf an, sie mit den Argumenten und Fakten vertraut zu machen, die ihnen nahe liegen.

Was warum wählen?

Die nächste Bundestagswahl wird nicht durch die Verkehrspolitik entschieden. Andere Probleme bewegen die Bürger viel mehr. Verkehrspolitik für die Fahrgäste beginnt daher erst nach der Wahl wieder richtig – gleich, welche Partei sie gewinnt und wer die Regierung bildet.

Deshalb präsentieren wir hier auch keine Wahlprüfsteine. Mehr als tausend Worte in Parteiprogrammen sagen die Taten der Politiker.

Die wichtigste Tat eines Politikers ist, den Wählern zuzuhören, ihre Probleme, ihre Warnungen ernst zu nehmen. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat es in den vergangenen Jahren geschafft, sich Gehör zu verschaffen, und ist bei zahlreichen Politikern aller Parteien eine feste Größe. Die größte Gefahr geht von Leuten aus, die nicht mehr zuhören, weil sie schon alles wissen. Einen solchen Bahnchef haben wir seit Jahren – und einen Kanzler, der ihn deckt.

Demokratie lebt vom Wandel. Deshalb nützt es den Fahrgästen, wenn Politiker an Entscheidungsstellen gelangen, die uns zugehört haben. Und das waren vor allem Politiker der Parteien, die nicht an der derzeitigen Bundesregierung beteiligt sind. In den Bundesländern sieht das teilweise durchaus anders aus – da konnten und können Fahrgastvertreter auch mit der Regierung und ihren Parlamentariern reden.

Die wichtigste Empfehlung an alle Wähler ist daher: Fordern Sie von Ihren Politikern, dass sie uns zuhören und mit uns reden.





meter bewegt hat. So hat der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags im Oktober letzten Jahres von der Bundesregierung einen Netzzustandsbericht verlangt. Die Abgeordneten sind es Leid, von der Regierung mit dem Hinweis auf die „unternehmerische Eigenständigkeit der DB“ abgespeist zu werden, statt Auskunft auf drängende Fragen zu erhalten. Ob die Bundesregierung diesen Auftrag an die DB weitergeleitet hat, ist aber bis heute nicht bekannt.

Ministerin kontra Kanzler

Gerade die Fahrgastrechte haben auch einen Konflikt zwischen der grünen Verbraucherschutzministerin Künast und ihrem Haus und dem SPD-Kanzleramt zu Tage gefördert. Als das Künast-Ministerium sich der Fahrgastrechte annahm und das Projekt „Fahrgastrechte“ startete, das von PRO BAHN und vom Verbraucherzentrale Bundesverband getragen wurde, pöbelte DB-Chef Mehdorn die Ministerin in übelster Weise an – bis der Kanzler eingriff. Das Ergebnis war die so genannte „Kundencharta“ der DB. Dass dieses bescheidene Entgegenkommen anschließend von Ministerin und DB-Chef als „großer Erfolg“ präsentiert wurde, gehört zu den allgemein üblichen Methoden von Politik und Unternehmen, den Bürgern Sand in die Augen zu streuen.

Europa macht mobil

Der einzige Motor, der in der deutschen Verkehrspolitik wirklich etwas bewirkte, war die Europäische Union. Bei den Flug-

gastrechten hat die EU selbst einen Rahmen geschaffen, der richtungweisend ist. Für den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur waren die Vorgaben der EU ein Meilenstein, der zahlreiche Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gebracht hat, die ohne Druck aus der EU gar nicht angepackt worden wären, etwa die Schaffung einer echten Regulierungsbehörde, das Recht der Aufgabenträger, Trassen auf den Schienen selbst zu bestellen, und verschärfte Regeln für Stilllegung und Kapazitätsabbau im Schienennetz. Das Vergaberecht wurde allerdings halbherzig und ganz im Sinne Mehdorns so umgesetzt, dass die DB die großen Verkehrsverträge mit den Bundesländern erhalten konnte. Alles deutet darauf hin, dass die Regierung sich dafür vor dem Europäischen Gerichtshof verantworten muss. Doch bis dahin ist wohl kein Politiker mehr im Amt, der dafür verantwortlich ist.

Schiene-Vorrang-Politik ist gescheitert

Die Zeit der „Schiene-Vorrang-Politik“ ist vorbei. Den letzten Abgesang darauf haben SPD und Grüne vor der Wahlniederlage an Rhein und Ruhr noch selbst besorgt: Auf einer Klausurtagung in Wörlitz im Januar



2005 haben die Regierungsfractionen aufgrund des Widerstands der SPD beschlossen, dass die Fahrgäste auch weiterhin die volle Mehrwertsteuer auf Fahrkarten bezahlen müssen, während Billigflieger steuerfrei bleiben. In ganz Europa ist eine ermäßigte Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten Standard.

Eigentlich hat es eine „Schiene-Vorrang-Politik“ unter der rot-grünen Bundesregierung nie gegeben. Schon bei der Lektüre der Koalitionsvereinbarung der ersten Regierung Schröder drängte sich der Eindruck auf, dass die Grünen ihre verkehrspolitischen Vorstellungen immer wieder anderen Zielen geopfert haben.

Ist es nur Zufall, dass die Regierungszeit Schröder die Zeit der massiven Ausweitung des Flugverkehrs und der Billigtickets für Flugreisen ist? Bezüglich der Wettbewerbs-