

Gerechte Rahmenbedingungen kosten nichts, weil sich die Bahn am Markt besser behaupten könnte und weniger Subventionen benötigen würde.

Der Reformstau: Verbraucherschutz, Wettbewerbsbedingungen, Effizienz der Finanzierung sind zu verbessern.

Schafft die Regierung die Kurve?

Der Reformstau ist gewaltig

Von Rainer Engel

Reformstau war eines der Schlagworte des Bundestagswahlkampfes von 1998, die ökologische Steuerreform ein zentrales Ziel der neuen Regierungsparteien SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Jetzt stellt sich Regieren als viel schwieriger heraus, als die neuen Amtsträger angenommen haben. Der Reformstau bei den Vorschriften, die das Recht der Fahrgäste und den öffentlichen Verkehr betreffen, ist gewaltig.

Vage Versprechungen

Bereits im Wahlkampf waren die Aussagen zur Verkehrspolitik dürftig. Entsprechend schwammig fiel der Koalitionsvertrag zwischen den neuen Regierungsparteien aus. In der ersten Regierungserklärung von Bundeskanzler Schröder kam Verkehrspolitik gar nicht erst vor. Geht jetzt alles weiter wie bisher? Kommt der öffentliche Verkehr in der ökologischen Steuerreform unter die Räder?

Testfall Energiesteuer

Gleich nach der Regierungsbildung trat die Regierung mit dem Plan an, eine allgemeine Energiesteuer einzuführen. Dagegen hat PRO BAHN im Namen der Fahrgäste protestiert. Aber nicht deshalb, weil PRO BAHN gegen eine Energiesteuer ist. Im Gegenteil: Energie muß besteuert werden, damit Energie gespart wird. Auch Bahnen und Busse müssen das tun.

Aber die Verhältnisse im öffentlichen Verkehr sind anders. Die Energiesteuer schlägt auf die Fahrpreise durch, und das trifft die Fahrgäste härter als die Verbraucher anderer Güter. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hat ausgerechnet, daß die Entlastung bei den Lohnnebenkosten die Energiesteuer bei weitem nicht aufwiegt. Und das Argument Energiesteuer ist den Unternehmen gerade recht, um die nächste Fahrpreiserhöhung zu rechtfertigen.

Inzwischen hat sich herausgestellt, daß Großverbraucher von Energie von der Ökosteuer befreit werden sollen. Von der Glasindustrie bis zur industriellen Massentierhaltung reicht das Feld der Befreiten und derjenigen, die Befreiung erreichen wollen.

Neue Subventionen?

Die neue Regierung hat sich auch den Subventionsabbau auf die Fahnen geschrieben. Verkehrsminister Müntefering hat daher kategorisch abgelehnt, den öffentlichen Verkehr von der Energiesteuer zu befreien. Die Grünen zeigten sich entrüstet, als PRO BAHN die Forderung nach einer besseren Behandlung des öffentlichen Verkehrs präsentierte. So soll also die Energiesteuer noch zu der insgesamt ungerechten Belastung des öffentlichen Verkehrs und seiner

Fahrgäste hinzukommen. Erst ganz langsam dämmert es einigen Politikern, daß es nicht um neue Subventionen geht, sondern um die Beseitigung einer geradezu systematischen Benachteiligung von Bussen und Bahnen. Wie alte Besitzstände zu Lasten der Eisenbahn verteidigt werden, zeigt die Erklärung der Ministerpräsidenten der EU auf dem Gipfel in Wien: Die Sonderregelungen für zollfreien Einkauf auf den Flughäfen – sollen verlängert werden. Mit gleichem Recht können die Eisenbahnen auch zollfreie Läden in ihren Hauptbahnhöfen und Zügen fordern.

Grundlegend benachteiligt

Die Eisenbahn ist in jeder Hinsicht grundlegend benachteiligt. Als spurgebundenes Verkehrsmittel unterliegt sie der vollständigen nationalen Kontrolle. Während ausländische Lastkraftwagen quer durch Deutschland fahren und dabei im Inland keinen einzigen Liter Diesel tanken und Flugzeuge für den Frachtverkehr gar keine Mineralölsteuer zahlen, zahlt die deutsche Eisenbahn für jeden Liter Diesel so viel wie nirgendwo in Europa. Sollen wir der DB AG empfehlen,



Trassenpreise, Mineralölsteuer und jetzt auch noch Ökosteuer? Der Regionalzug von Löbau nach Zittau ist gerade in Seiffhensdorf eingetroffen. Gleich geht die Fahrt weiter – ohne Halt durch das tschechische Varnsdorf. Autofahrer würden bei der Durchfahrt schnell billiges ausländisches Benzin tanken.

ihren Diesel künftig in Holland oder Polen zu tanken? Das wäre nur recht und billig.

Wer unter solchen Bedingungen der Bahn eine Energiesteuer aufhalst, ohne sie an anderer Stelle gerecht zu entlasten, muß sich den Vorwurf gefallen lassen, ökologische Steuerreform dort zu machen, wo er keinen Widerstand findet – bei den Staatsbahnen.

Dasselbe gilt für die Mehrwertsteuer. Die Eisenbahnen müssen für Fernfahrkarten 16 Prozent Mehrwertsteuer abführen, so viel wie sonst nirgendwo in Europa.

Es geht nicht um neue Subventionen, sondern um gerechte Rahmenbedingungen.

Gegenfinanzierung?

Von PRO BAHN wurde auch schon verlangt, eine Gegenfinanzierung vorzuschlagen. Aber das ist nicht die Aufgabe eines Fahrgastverbandes. Und wer genau hinsieht, kann schnell bemerken, daß gerechte Rahmenbedingungen für die Bahn den Staat nichts kosten – denn die heute nötigen Subventionen wären entsprechend geringer, wenn die

Eisenbahn sich besser am Markt behaupten könnte.

Es ist viel zu tun

Der Reformstau im Bereich des öffentlichen Verkehrs und insbesondere im Bereich der Eisenbahn ist riesengroß. Mangelhafter Verbraucherschutz, ineffektive Finanzierung, Benachteiligung der Fahrgäste gegenüber den Nutzern anderer Verkehrsmittel sind die Regel. Unsere Liste ist lang, aber sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Der Reformstau im Überblick

Verbraucherrecht	gegenwärtige Lage	PRO BAHN fordert
Publizitätspflicht <i>nachzulesen in diesem Heft S. 28</i>	Verkehrsunternehmen müssen ihre Fahrpläne nur an Bahnhöfen und Haltestellen aushängen. Eine weitergehende Pflicht zur Veröffentlichung besteht nicht. Für die Hergabe von Daten werden Gebühren verlangt. Einzelne Verkehrsunternehmen können eine öffentliche, vollständige Fahrplanauskunft verhindern.	Alle Verkehrsunternehmen müssen verpflichtet sein, ihre Fahrplandaten in einem vorgeschriebenen Datenformat kostenfrei an eine öffentliche Stelle abzuliefern, die ein national und international verfügbares Auskunftssystem speist.
Preisauszeichnung <i>nachzulesen in diesem Heft S. 28</i>	Zuschläge und Gebühren machen die Preise unübersichtlich und führen zu falscher Beratung und zu ungerechter Nacherhebung nach Antritt der Reise.	Das geltende Preisauszeichnungsrecht, das die Angabe von Endpreisen vorschreibt, ist auf alle öffentlichen Verkehrsmittel und den Flugverkehr auszudehnen.
Waren-Kennzeichnung <i>nachzulesen in diesem Heft S. 28</i>	Der räumliche und zeitliche Geltungsbereich ist aus den Fahrausweisen nicht ersichtlich. Die Tarifbestimmungen, auf die Bezug genommen wird, stehen den Reisenden nicht zur Verfügung. Ehrliche Fahrgäste werden so zu Schwarzfahrern.	Auf den Fahrausweisen muß der zeitliche Geltungsbereich unverschlüsselt und vollständig angegeben werden. Der räumliche Geltungsbereich ist in angemessener Form anzugeben.
Durchgehende Fahrscheine <i>nachzulesen in diesem Heft S. 29ff</i>	Verkehrsunternehmen müssen ihre Fahrausweise nicht durch Dritte verkaufen lassen. Das Lösen durchgehender Fahrausweise ist unmöglich. Die geltende Regelung über die „Durchtarifierung“ ist unwirksam und anachronistisch.	Verkehrsunternehmen müssen verpflichtet sein, ein Grundsortiment (z. B. Einzel- und Tageskarten) zum Verkauf durch andere Verkehrsunternehmen vorzuhalten. Datenzugriff, Abrechnung und Mindestvergütung sind gesetzlich zu regeln.
Allgemeine Beförderungsbedingungen <i>nachzulesen PBZ 65 (1/96) S. 5ff</i>	Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen unterliegen keiner wirksamen gerichtlichen Kontrolle. Der Verbraucherschutz ist mangelhaft. Die Genehmigung dient nicht dem Verbraucherschutz.	Allgemeine Beförderungsbedingungen sind der gerichtlichen Kontrolle zu unterwerfen wie alle Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Einer behördlichen Genehmigung bedürfen sie nicht.

Verbraucherrecht	gegenwärtige Lage	PRO BAHN fordert
<p>Vertragliche Haftung</p> <p><i>nachzulesen PBZ 65 (1/96) S. 5ff</i></p>	<p>Die Verkehrsunternehmen haften nicht für die Einhaltung des Fahrplans. Eine Haftung für Anschlüsse besteht nicht, auch nicht, wenn durchgehende Fahrscheine ausgegeben werden.</p>	<p>Die Haftung für die Leistung des Verkehrsunternehmers ist neu zu regeln. Der Fahrgast hat ein Recht darauf, sein Ziel so schnell wie möglich zu erreichen. Beschränkungen sind nur bei Sonderangeboten zuzulassen und auf die Fahrkarte aufzudrucken.</p>
<p>Haftung für Personen- und Sachschäden</p> <p><i>nachzulesen PBZ 75 (3/98) S. 30</i></p>	<p>Die Haftung für Personen- und Sachschäden der Reisenden ist unzureichend. Die gesetzlichen Höchstgrenzen reichen nicht aus. Die Haftung für Fahrgastschäden im Verkehr in der Luft, auf der Schiene und auf der Straße ist unterschiedlich geregelt. Das verzerrt den Wettbewerb.</p>	<p>Die Haftung ist entsprechend den Standards, die im Luftverkehr gelten, zu regeln, auch für den Busverkehr. Die von der letzten Bundesregierung beabsichtigte Heraufsetzung der Haftungshöchstgrenzen ist nicht ausreichend.</p>
<p>Haftung des Infrastrukturunternehmens</p> <p><i>nachzulesen PBZ 64 (6/95) S. 17ff</i></p>	<p>Die DB AG als Infrastrukturunternehmen übernimmt keine Haftung für die Aufrechterhaltung der Qualität der vergebenen Trassen. Wenn Streckensperrungen zusätzliche Züge notwendig machen, verlangt das Netz hierfür zusätzliche Entgelte.</p>	<p>Die Haftung des Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens ist gesetzlich so zu regeln, daß die vereinbarte Qualität gewährleistet wird.</p>
<p>Steuerrecht, Wettbewerbsbedingungen</p>	<p>gegenwärtige Lage</p>	<p>PRO BAHN fordert</p>
<p>Mineralölsteuer, Energiesteuer</p> <p><i>nachzulesen in diesem Artikel</i></p>	<p>Die deutschen Eisenbahnen zahlen 62 Pfg. Mineralölsteuer, obwohl sie ihren Fahrweg selbst finanzieren müssen. In anderen EU-Staaten wird ein viel geringerer Satz erhoben.</p>	<p>Auf Diesel für Eisenbahnen darf Mineralölsteuer nicht erhoben werden. Energiesteuer soll erhoben werden, aber nur in der Höhe, die allgemein für besonders förderungswürdige Unternehmen gilt.</p>
<p>Mehrwertsteuer</p> <p><i>nachzulesen in diesem Artikel</i></p>	<p>Auf Fernfahrkarten werden in Deutschland 16 % Mehrwertsteuer erhoben. In anderen EU-Staaten gilt höchstens der ermäßigte Steuersatz.</p>	<p>Auf Fahrkarten des öffentlichen Verkehrs darf nur der ermäßigte Mehrwertsteuersatz (derzeit 7 %) erhoben werden.</p>
<p>Kilometergeld</p> <p><i>nachzulesen PBZ 69 (1/97) S. 11</i></p>	<p>Fahrgäste können nur die Fahrkarten als Werbungskosten von der Steuer absetzen. Autofahrer erhalten erheblich höhere Gutschriften als das Benzingeld.</p>	<p>Eine allgemeine, vom Verkehrsmittel unabhängige Entfernungspauschale ist einzuführen.</p>
<p>Reisekosten im öffentlichen Dienst</p>	<p>Fahrgästen werden nur die Fahrkarten erstattet. Autofahrer erhalten erheblich höhere Beträge als das Benzingeld bar ausbezahlt. Eine Entschädigung für den Mehraufwand an Zeit gibt es nicht.</p>	<p>Eine allgemeine, vom Verkehrsmittel unabhängige Entfernungspauschale ist einzuführen.</p>
<p>Trassenpreise</p> <p><i>nachzulesen PBZ 76 (4/98) S. 7</i></p>	<p>Der Wettbewerb wird durch unterschiedliche Wegekosten verzerrt: Für die Bahn gilt das Prinzip der Kostendeckung. Für die Konkurrenz gilt die Kostendeckung noch nicht.</p>	<p>Die EU-Kommission fordert, daß die Trassenpreise abgesenkt werden, bis die Wettbewerbsgleichheit hergestellt ist. Die Bundesregierung muß dieser Forderung entsprechen.</p>

Steuerrecht, Wettbewerbsbedingungen	gegenwärtige Lage	PRO BAHN fordert
<p>Zweite Bahnreform – Ausgleich für Strukturunterschiede –</p> <p><i>nachzulesen</i> PBZ 71 (3/97) S. 5ff</p>	<p>Die Pflicht der Kostendeckung für das Netz führt zur Stilllegung von aufwendigeren und nachfrageschwächeren Eisenbahnen (z. B. im Mittelgebirge), während Straßen im gesamten Bundesgebiet auch ohne Kostendeckung gegen einheitliche Abgaben (Mineralölsteuer) zur Verfügung stehen.</p>	<p>Trassenpreise müssen durch Strukturhilfen auf ein bundesweit einheitliches Niveau herabgesetzt werden.</p>
<p>Öffentliches Planungs- und Verkehrswegerecht, Strukturförderung</p>	<p>gegenwärtige Lage</p>	<p>PRO BAHN fordert</p>
<p>Zweite Bahnreform – Investitionen im öffentlichen Interesse –</p> <p><i>nachzulesen</i> PBZ 73 (1/98) S. 19ff und S. 23ff</p>	<p>Die DB AG als Betreiber des Netzes hat keinen genügenden Anreiz, ihr Netz instand zu halten, zu rationalisieren und zu verbessern. Zuschußgeber klagen über schleppende Durchführung der Investitionen in Netz und Bahnhöfen.</p>	<p>Die Verantwortung für Netz und Personenbahnhöfe ist neu so zu regeln, daß die Aufgabenträger des Nahverkehrs effektiv und zügig investieren können.</p>
<p>Bestandsschutz für Eisenbahnlinien</p> <p><i>nachzulesen</i> PBZ 59 (1/95) S. 8, PBZ 62 (4/95) S. 11 PBZ 67 (3/96) S. 8f</p>	<p>Für die Entwidmung von Eisenbahnanlagen gibt es keine gesetzliche Regelung. Gemeinden können gegen ihren Willen vom Eisenbahnnetz abgehängt werden.</p>	<p>Die Entwidmung von Eisenbahnstrecken ist gesetzlich zu regeln. Dabei ist das Interesse von Anliegern zu berücksichtigen, Anschluß am Netz zu behalten.</p>
<p>DDR-Altlasten</p> <p><i>nachzulesen</i> in diesem Heft S. 26f</p>	<p>Obwohl in den neuen Bundesländern der Zustand des Strecken-Netzes nicht dem West-Standard entspricht, werden die vollen Trassenpreise erhoben. Fernverkehr und Güterverkehr werden dadurch in ihrer Wirtschaftlichkeit benachteiligt.</p>	<p>Die Trassenpreise sind durch Strukturförderungs-Zuschüsse auf ihren wirtschaftlichen Wert für den Nutzer abzusenken, bis der Ausbau auf West-Standard erfolgt ist.</p>
<p>Straßenverkehr und Straßenbau</p> <p><i>nachzulesen</i> PBZ 64 (6/95) S. 15f PBZ 74 (2/98) S. 5ff</p>	<p>Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs werden mit ihrem Bedürfnis, die Haltestellen und Bahnhöfe schnell und sicher erreichen zu können, nicht ernst genommen. Querungshilfen für Straßen sind nur schwer durchzusetzen. Haltestellen dürfen von Kurzparkern zugestellt werden.</p>	<p>Das gesamte Recht des Straßenbaues und der Straßenverkehrsordnung ist zu überprüfen. Fahrgäste müssen als Teil des fließenden Verkehrs anerkannt werden.</p>
<p>Eisenbahnkreuzungen</p>	<p>Die Träger der Straßenbaulast müssen sich mit einem Drittel an der Finanzierung der Sicherung von Bahnübergängen beteiligen. Viele Gemeinden sind dazu nicht bereit oder in der Lage und verhindern Rationalisierung und Beschleunigung von Nebenbahnen.</p>	<p>Eisenbahnunternehmen müssen die Förderung anstelle der Straßenbaulastträger selbst beantragen können.</p>
<p>Finanzierung des öffentlichen Verkehrs</p> <p><i>nachzulesen</i> PBZ 75 (3/98) S. 17ff</p>	<p>Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist unübersichtlich und ineffektiv. Eine Verbesserung des Angebots wird oft nicht erreicht.</p>	<p>Das gesamte Recht der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bedarf der Überprüfung, ob es der Verbesserung des Angebots für den Fahrgast unmittelbar dient.</p>
<p>Rad-Schiene-Forschung</p> <p><i>nachzulesen</i> PBZ 75 (3/98) S. 5ff</p>	<p>Die Forschung im Bereich des Rad-Schiene-Systems ist seit dem Beginn der Transrapid-Planung zum Erliegen kommen.</p>	<p>Die Rad-Schiene-Technik muß als Zukunftstechnologie begriffen und entsprechend gefördert werden.</p>