

Gemeinsam für eine starke Bahn: Umweltverbände und Deutsche Bahn AG erwarten von der Regierung den vollständigen Abbau von Wettbewerbsnachteilen

Eine nachhaltige Verkehrspolitik ist essentiell auf den umweltverträglichen Verkehrsträger Bahn angewiesen. Die Bahn kann in Zukunft eine noch bedeutendere Rolle spielen. Doch in den letzten Jahren konnte lediglich mehr Personenverkehr auf die Schiene gebracht werden. Während die Bahn dort wenigstens ihren Marktanteil stabilisieren konnte, war im Güterverkehr ein weiterer Marktanteilsverlust zu verzeichnen. Die Deutsche Bahn AG arbeitet mit Hochdruck daran, die Voraussetzungen für eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene weiter zu verbessern. Seit 1994 wurde die Produktivität um über 100% gesteigert. Der eingeschlagene Sanierungskurs muss konsequent fortgesetzt werden.

Um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, braucht die Bahn allerdings fairen Wettbewerb, das heißt Gleichstellung mit anderen Verkehrsträgern. Dazu müssen weitergehende Maßnahmen als bisher ergriffen werden, die nicht auf lange Zeit verschoben werden dürfen. Ungeachtet der Anstrengungen der Schienenverkehrsunternehmen für eine höhere Wirtschaftlichkeit und eine Übernahme zusätzlicher Verkehre kann nur der Gesetzgeber durch die Änderung der Rahmenbedingungen für das System Bahn eine nachhaltige Entwicklung ermöglichen. Insbesondere unterliegen die europäischen Bahnen sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen. Die Situation für die Bahn in Deutschland ist vergleichsweise schlecht.

- *Infrastrukturinvestitionen in die Schiene bedarfsgerecht erhöhen!*

Seit Kriegsende wurden ca. 350.000 km neue Straßen gebaut, während die notwendige Modernisierung des Schienennetzes vernachlässigt wurde. Die Bahn hat einen 50jährigen Nachholbedarf, der noch lange nicht ausgeglichen ist, vor allem im Bestandsnetz. In der Koalitionsvereinbarung haben sich SPD und Grüne darauf verständigt, die Investitionsmittel für Schiene und Straße im Bundeshaushalt einander anzugleichen, um die Modernisierung des Schienennetzes voranzutreiben. Aus dem jüngst vorgestellten „Anti-Stau-Programm“ (2003 bis 2007) soll die Bahn nur 38% der Mittel erhalten, während für die Straße 50% vorgesehen sind. Eine Angleichung der Investitionsmittel des Bundes für Schiene und Straße ist derzeit nicht erkennbar, aber dringend geboten.

- *Einseitige Pflicht zur Deckung der Infrastrukturkosten beseitigen!*

Mit der Bahnreform hat die Deutsche Bahn AG im Sinne unternehmerischer Eigenverantwortlichkeit die Pflicht zur Deckung aller eigenen Infrastrukturkosten (mit Ausnahme der Baukostenzuschüsse) übernommen. So überlegen das Konzept der verursachergerechten Infrastrukturkostenverantwortung ist, verliert sich dessen Sinn jedoch auf Dauer bei einseitiger Anwendung auf nur einen der konkurrierenden Verkehrsträger Straße, Wasserstraße, Luft und Schiene. Während z.B. ein deutscher Lkw für 2.500 DM (Eurovignette) von der Streckenlänge her durchschnittlich dreimal um die Erde fährt (120.000 km), fährt ein Güterzug für 2.500 DM Trassenentgelt einmal von Hamburg nach Frankfurt/Main. Verschärft wird die Benachteiligung der Schiene auch zukünftig durch deren einseitige Pflicht zur Deckung des Auslastungsrisikos für ihre Infrastruktur. Daher ist eine substantielle und dynamisch ansteigende leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) als Einstieg in eine verursachergerechte Infrastrukturkostenanlastung beim Hauptwettbewerber und Marktführer „Straße“ längst überfällig. Die Verwendung des Aufkommens aus der LSVA sollte die Verkehrsverlagerung fördern und nicht für die Ausweitung des Straßennetzes genutzt werden. Eine „Kompensation“ für das Straßengütergewerbe ist abzulehnen.

- *Mineralölsteuer harmonisieren!*

Während die Deutsche Bahn AG jährlich einen Betrag von rund 400 Mio. DM für die Mineralölsteuer aufwenden und erwirtschaften muss, werden die Wettbewerber Binnenschiff und Flugzeug - insbesondere im preissensiblen Transportmarkt für Massengüter und im Personenfernverkehr - durch die ihnen gewährte Mineralölsteuerbefreiung bevorzugt. Unter den Gesichtspunkten einer nachhaltigen Verkehrspolitik müssen die kontraproduktiven Steuerbefreiungen gestrichen werden. Ansonsten müssen Kompensationen dieses Wettbewerbsnachteils für die Schiene ins Auge gefasst werden.

- *Ökosteuer verkehrsträgerübergreifend gestalten!*

Die Einführung der Ökosteuer wird begrüßt, da sie die Energieeffizienz fördert. Allerdings wird dieses Prinzip durch die Befreiung der Schifffahrt und des Flugverkehrs von der Ökosteuer-Pflicht zu Lasten vor allem der Bahn durchbrochen. Zwar hat die Ökosteuer die relative Wettbewerbssituation der Bahn zum PKW verbessert, aber die steuerliche Benachteiligung der Bahn gegenüber Binnenschiff und Flugzeug wurde verstärkt und es wurde mit der jetzigen Ausgestaltung die Chance vertan, im gesamten Verkehrssektor in Richtung Nachhaltigkeit umzusteuern.

- *Umwelt- und Unfallfolgekosten den Verursachern anlasten!*

Von einer Anlastung der Umwelt- und Unfallfolgekosten (externen Kosten) ist der Verkehrsmarkt noch weit entfernt. Dies geht zu Lasten der umweltschonenderen Verkehrsträger. Diese können ihre Systemstärke nicht in entsprechende Marktvorteile übersetzen. Deshalb ist die Anlastung der externen Umwelt- und Unfallfolgekosten nach dem Verursacherprinzip durch Steuern oder Abgaben erforderlich. Die neueste Studie zu externen Kosten von IWW/Infras belegt, dass in Deutschland der Transport von Waren auf dem Lkw die Gesellschaft mit zusätzlichen externen Kosten in Höhe von über 3,00 DM pro Fahrzeugkilometer belastet. Beim Transport mit der Bahn wären ihr diese erspart geblieben.

- *Lärmschutzprogramm für die Bahn bedarfsgerecht ausstatten!*

Bundesregierung und Bundestag haben im vergangenen Jahr den Startschuss zur Lärmsanierung des bestehenden Bahnstreckennetzes gegeben. Im Haushalt 1999 wurden erstmals 0,1 Mrd. DM zur Lärmsanierung durch eine Umwidmung von Schienenmitteln bereitgestellt – der geschätzte Gesamtbedarf liegt jedoch bei 4,5 Mrd. DM. Für den Lärmschutz an Bundesfernstrassen wurden bisher schon 5,7 Mrd. DM aufgewandt. Maßnahmen zum Lärmschutz an Landes- und Kreistrassen sind in diesem Betrag noch nicht einmal enthalten. Um die Vernachlässigung des Schienenlärmschutzes zu kompensieren, sollte der Bund mit Mitteln aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ein bedarfsgerechtes Lärmschutzprogramm „Bahn“ auflegen. Eine Mittelverwendung auch für Maßnahmen am Fahrzeug wäre sinnvoll, da zum einen der Zusammenhang zwischen Fahrweg und Fahrzeug beim Rad/Schiene-System sehr viel enger als bei der Straße ist, und zum anderen mit geringerem Aufwand eine erheblich größere Entlastung für die vom Lärm betroffenen Menschen erreicht werden könnte.

- *Umsatzsteuer im Personenverkehr senken!*

Im gesamten Personenverkehr der Bahnen in Deutschland ist – im Sinne einer europäischen Angleichung - ein einheitlicher ermäßigter Umsatzsteuersatz anzustreben. Eine entsprechende Änderung würde die Wettbewerbsposition des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene sowohl im Binnen- als auch im internationalen Verkehr signifikant verbessern und damit zur Unterstützung der umwelt- und sozialpolitischen Ziele der Bundesregierung beitragen. Eine Absenkung ist ohne Konflikte mit EU-Richtlinien (RL 77/388) möglich und würde die Differenz gegenüber dem völlig unbesteuerten internationalen Luftverkehr verringern.

- *Verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale einführen!*

Die von der Steuer absetzbare Kilometerpauschale zwischen Wohnung und Arbeitsstätte beträgt 70 Pf/Entfernungskilometer (Hin- und Rückfahrt). Die bei Dienstreisen anfallenden Fahrtkosten können mit 52 Pf/Fahrtkilometer geltend gemacht werden. Demgegenüber werden bei Fahrten mit Bus und Bahn nur die tatsächlichen Kosten (14 Pf/Tarifkilometer mit BahnCard) anerkannt. Bei gleicher Entfernung ist damit nur rund ein Drittel der steuerlichen Entlastung wie im Individualverkehr möglich. Diese Regelung des Einkommenssteuerrechts stützt den starken Ressourcenverbrauch des Pkw und kommt der für den Halter nachteiligen Kostensituation beim Pkw entgegen. Damit wird die private Konsumententscheidung für das teurere, stärker umweltbelastende und weniger sichere Verkehrsmittel gestützt. Daher muss die Kilometer- in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale – wie in der Koalitionsvereinbarung angekündigt - umgewandelt werden.

- *Sozial- und Sicherheitsdumping auf der Straße unterbinden!*

Insbesondere im Straßengüterverkehr und bei Fernbusreisen werden die Sozial- und Sicherheitsvorschriften (Lenkzeiten, Geschwindigkeit, Gesamtgewicht und Wartungsintervalle) zu Lasten der Beschäftigten und der Allgemeinheit vielfach übertreten. Schon aus Geschwindigkeitsüberschreitung und überhöhter Zuladung errechnet sich ein erheblicher ungerechtfertigter Produktivitätsvorteil für die Straße im Vergleich zur Bahn, bei der die Einhaltung der korrespondierenden Vorschriften absolute Priorität genießt. Wird auch die Lenkzeitüberschreitung berücksichtigt, bewirkt die Verletzung der Sozial- und Sicherheitsvorschriften im Straßenverkehr einen Kostenvorteil von mindestens +20% zugunsten der Straße. Es sollten mehr

Maßnahmen ergriffen werden, welche diese Verhaltensweisen der Transportunternehmer auf Kosten der Gesellschaft beenden.

- *Öffnung der internationalen Schienennetze durchsetzen!*

Während Lkws problemlos durch ganz Europa verkehren können, gilt dies für Transporte auf der Schiene nicht. Die EU-Verkehrsminister haben sich im Dezember 1999 darauf verständigt, dass allen zugelassenen Eisenbahnunternehmen Zugangsrechte zur Erbringung internationaler Güterverkehrsleistungen auf das transeuropäische Schienengüterverkehrsnetz gewährt werden. Dies schließt auch die Ausdehnung auf Zulieferstrecken ein. Diese Verständigung ist noch nicht in Gesetzesform beschlossen und umgesetzt worden. In der Bundesrepublik nutzen bereits mehr als 150 Verkehrsunternehmen den Zugang zum Schienennetz. Die Öffnung der Schienennetze in Europa muß einhergehen mit gleichen Wettbewerbschancen für alle Unternehmen.

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG und die Umweltverbände wissen und erkennen an, dass die Bundesregierung mit der Ökosteuer, dem Sonderprogramm „Lärmschutz“ und der geplanten Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe schon einige grundsätzlich geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs in Angriff genommen hat.

Selbst bei dem eingeschlagenen harten Sparkurs im Unternehmen DB AG, welcher mit Eigeninitiative und Leistungsbereitschaft gefahren wird, drohen allerdings neue Defizite in großer Höhe, wenn die Bundesregierung die Chance zur Schaffung eines fairen Wettbewerbs im Verkehrsmarkt nicht wahrnimmt.

Frankfurt am Main, den 12. Mai 2000:

Hartmut Mehdorn

Deutsche Bahn AG - Vorsitzender des Vorstands

Roland Heinisch

Deutsche Bahn AG - Vorstand Forschung, Technologie und Systemverbund Bahn

Prof. Dr. Wolfgang Engelhardt

Präsident - Deutscher Naturschutzring (DNR) e.V.

Dr. Angelika Zahrnt

Vorsitzende - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.

Jochen Flasbarth

Präsident - Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V.

Ute Wiegand-Nehab

Vorsitzende - Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.

Carl-Albrecht von Treuenfels

Präsident - Umweltstiftung WWF – Deutschland (World Wide Fund for Nature)

Die Verbände repräsentieren eine Million Mitglieder und Förderer bzw. 100 Mitgliedsorganisationen mit etwa fünf Millionen Mitgliedern (Dachverband DNR).