

Dokumentiert:

Deutscher Bundestag

Drucksache 14/3682 vom 28. 06. 2000



Antwort der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich, Angelika Mertens, Hans-Günter Bruckmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Franziska Eichstädt-Bohlig, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

– Drucksache 14/2551 –

– Auszug –

5. Welche Wettbewerbsnachteile ergeben sich für die Deutsche Bahn AG infolge der unterschiedlichen Treibstoffbesteuerung für Schiene, Luftfahrt und Schifffahrt und welche Folgerungen zieht die Bundesregierung hieraus?

Die Mineralölsteuerbefreiungen für die Luftfahrt und die Seeschifffahrt sind nach dem Gemeinschaftsrecht (Mineralölsteuerstrukturrichtlinie) zwingend vorgeschrieben. Die nach Gemeinschaftsrecht nur fakultative Steuerbefreiung für die Binnenschifffahrt beruht auf internationalen Verträgen (Mannheimer Schifffahrtsakte, Straßburger Gasölabkommen).

Die Bundesregierung hält eine Mineralölbesteuerung sämtlicher Verkehrsträger unter dem Gesichtspunkt der steuerlichen Gleichbehandlung sowie der verkehrs- und wettbewerbspolitischen Harmonisierung für notwendig. Der bekannte Wettbewerbsnachteil der mit Mineralölsteuer belasteten Schiene gegenüber den steuerbefreiten Verkehrsträgern Flug und Schiff ist aus Sicht der Bundesregierung nicht dadurch zu lösen, dass auch der Schienenverkehr von der Mineralölbesteuerung ausgenommen wird, sondern dadurch, dass auch die bisher befreiten Verkehrsträger in die Mineralölbesteuerung einbezogen werden. Dies kann jedoch aus Wettbewerbsgründen nicht in einem nationalen Alleingang, sondern muss durch abgestimmte Maßnahmen auf europäischer bzw. internationaler Ebene erfolgen. Andernfalls würden die ausländischen Konkurrenten die Verkehrsanteile der inländischen Verkehrsträger Flugzeug und Schiff übernehmen, ohne dass politisch erwünschte Verlagerungseffekte zu Gunsten des ökologisch vorteilhaften Verkehrsträgers Schiene auftreten.

Die Mineralölsteuerzahlungen der DB AG beliefen sich im Jahre 1999 nach ihren Angaben auf über 400 Mio. DM.

6. Welche weiteren Wettbewerbsnachteile sieht die Bundesregierung und welche Maßnahmen hält sie für erforderlich, um Chancengleichheit für die Bahn im Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt herzustellen?

Die Bahnreform hat für die DB AG bereits wichtige Verbesserungen ihrer Marktposition im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern gebracht. Hierzu gehören z. B. die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft, die die unternehmerische Flexibilität des Unternehmens und eine konsequente Trennung staatlicher und unternehmerischer Verantwortlichkeit bewirkt hat, die finanzielle Sanierung sowie die Finanzierungsregelungen für Investitionen in den Fahrweg. Ziel der Bundesregierung ist, möglichst keine neuen Subventionstatbestände zu schaffen, sondern vielmehr bestehende Subventionen abzubauen. Das aus wettbewerblichen Gründen anzustrebende Ziel einer abgabenmäßigen Harmonisierung aller Verkehrsträger lässt sich zielführender durch eine Abschaffung von Steuerprivilegien erreichen als durch die Schaffung neuer Subventionstatbestände.

Ziel ist es, dem Verursacherprinzip durch die Einführung einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr ab dem Jahr 2003 endgültig Durchbruch zu verhelfen. Die Einführung der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge war nur ein erster – nicht ausreichender – Schritt, um den in- und ausländischen Straßengüterverkehr gleichermaßen und damit gerechter zur Deckung der Wegekosten heranzuziehen.

Außerdem unterstützt der Bund die Schiene u. a. durch schrittweise Angleichung der Investitionsmittel für Schiene und Straße, durch zusätzliche Mittel im Rahmen des Anti-Stau-Programms und durch die Bereitstellung von Bundesmitteln für Investitionen in das Bestandsnetz der Schiene mit einem Schwerpunkt bei der Modernisierung der Stellwerke.



Auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung für die Öffnung der Schienennetze für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Europäischen Union ein. Auf deutsche Initiative hin hat sich der Rat der Ver-

kehrsminister im Dezember vergangenen Jahres auf die Öffnung eines Transeuropäischen Schienennetzes für den Güterverkehr geeinigt.

Der Kommentar zu den Antworten der Bundesregierung

Kein Anlass zum Handeln?

Mineralölsteuer

Die Bundesregierung: „Der Wettbewerbsnachteil der mit Mineralöl belasteten Schiene gegenüber den steuerbefreiten Verkehrsträgern Flugzeug und Schiff ist aus Sicht der Bundesregierung nicht dadurch zu lösen, dass auch der Schienenverkehr von der Mineralölsteuer ausgenommen wird, sondern dadurch, dass auch diese bisher befreiten Verkehrsträger in die Mineralölsteuer einbezogen werden.“

Damit versucht die Bundesregierung, die Eisenbahnunternehmen bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag hinzuhalten. Jeder weiß, dass die Veränderung derartiger Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene lange dauert. So lange können die Eisenbahnunternehmen nicht warten. Wenn sie weiter gezwungen werden, ungerechte Steuern zu zahlen und ungerechte Wegeabgaben zu begleichen, können sie schon beim Preiswettbewerb gegenüber den anderen Verkehrsträgern nicht mithalten. So lange sind die Eisenbahnen auch nicht in der Lage, das Geld zu verdienen, das erforderlich ist, um die Infrastruktur zu unterhalten und ihren Ausbau zu finanzieren. Das hat weitreichende Rückwirkungen:

Es werden keine neuen Züge gekauft, Strecken nicht ausgebaut, Planungen nicht vorangetrieben, attraktive Angebote am Markt nicht gemacht. Damit gehen Arbeitsplätze verloren, technisches Know how, das nach der von der Bundesregierung gewünschten Besteuerung aller Verkehrsträger dringend benötigt wird, wird nicht weiter entwickelt. Und schließlich: Die Aktien eines Unternehmens, das unter solchen Zukunftsperspektiven an die Börse gehen soll, sind nichts wert.

Kein Anlass zum Handeln?

Weitere Wettbewerbsverzerrungen

Die Bundesregierung: „Ziel ist es, dem Verursacherprinzip (bei den Wegekosten) durch die Einführung der streckenbezogenen Autobahngebühr ab dem Jahre 2003 endgültig zum Durchbruch zu verhelfen.“

Die Bundesregierung wird nicht müde, dieses Vorhaben, das auch von PRO BAHN unterstützt wird, her-

auszustellen. Doch an dieser Stelle ist entscheidend, was hier verschwiegen wird.

Hatten nicht die Abgeordneten hier nach „weiteren Wettbewerbsnachteilen“ gefragt: An dieser Frage antwortet die Bundesregierung einfach vorbei. Kein Wort fällt zur Belastung der Bahn mit Mehrwertsteuer, die in Europa einmalig hoch ist.

Kein Wort verliert die Regierung darüber, dass auch die Kilometerpauschale für die Fahrten zum Arbeitsplatz die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel und damit letztlich die Eisenbahnunternehmen benachteiligt.

Kein Wort verliert die Bundesregierung darüber, dass die Eisenbahn als einziges Verkehrsmittel nicht nur massiv besteuert wird, sondern dann auch noch die Betriebskosten für die Benutzung ihrer Schienenwege selbst finanzieren muss.

Kein Wort verliert die Bundesregierung darüber, dass Bundesfinanzminister Eichel am liebsten auch noch für den Einsatz der Polizei auf Bahngelände abbekassieren möchte.

Kein Wort fällt darüber, dass die Autobahngebühr, die sogenannte „Schwerverkehrsabgabe“, ausschließlich für Gütertransporte erhoben werden soll, während es für den Straßenpersonenverkehr bei dem gegenwärtigen Zustand bleibt.

Kein Wort fällt darüber, dass die Linienbusse außer der Mineralölsteuer keine weiteren Abgaben für die Benutzung der Straßen zahlen müssen, nicht einmal Kraftfahrzeugsteuer. Für gleichartige Schienenfahrzeuge muss hingegen Mineralölsteuer bezahlt werden und außerdem der Trassenunterhalt auch vom Unternehmen bezahlt werden. Das trifft besonders hart die nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die schon vor 1994 aktiv waren und für die Regionalisierungsgelder nicht zur Verfügung stehen. Sie sind gegenüber den anderen Verkehrsträgern ganz besonders benachteiligt.

Kein Wort fällt darüber, dass in der zweiten Stufe der Ökosteuer zwar Linienbusse begünstigt wurden, nicht aber Eisenbahnen.

Kein Anlass zum Handeln?

Keine neuen Subventionen

Die Bundesregierung: „Ziel der Bundesregierung ist, möglichst keine neuen Subventionstatbestände zu schaffen, sondern vielmehr Subventionen abzubauen.“

Auch dieses Ziel ist an sich zu begrüßen. Doch die Bundesregierung muss sich unangenehme Fragen stellen lassen:

Warum subventioniert die Bundesregierung weiterhin die private Entscheidung von Arbeitnehmern, einen bestimmten auswärtigen Arbeitsplatz anzunehmen, mit der Kilometerpauschale? Und warum subventioniert sie diese Entscheidung unterschiedlich hoch je nach dem, welches Verkehrsmittel dazu benutzt wird?

Warum drängt die Bundesregierung immer mehr Verkehrsleistungen aus dem eigenwirtschaftlichen „Fernverkehr“ ab in den sogenannten „Nahverkehr“ und kassiert gleichzeitig bei den Fahrkarten den hohen Mehrwertsteuersatz für „Fernverkehr“ von 16 Prozent ab – sogar beim „Schönen-Wochenende-Ticket“, das nur in Nahverkehrszügen gültig ist?

Was gedenkt die Regierung zu tun, wenn es ihr nicht gelingt, die Besteuerung anderer Verkehrsträger mit der Mineralölsteuer kurzfristig herbeizuführen und die Wettbewerbsbedingungen bei den Wegekosten anzugleichen?

Aber Verkehrsminister Klimmt fordert noch immer: „Mehr Wettbewerb auf der Schiene.“
Kein Anlass zum Handeln?

Alle diese Antworten bleibt die Regierung einfach schuldig. Die Folge: Die Bahn geht zugrunde. Einerseits reden die Politiker immer von der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, sie fordern und finanzieren jetzt auch notwendige Ausbauten des Streckennetzes für den Güter- und Hochgeschwindigkeitsverkehr, gleichzeitig machen dieselben Politiker die Eisenbahn zum Vorbild für die Anlastung der vollen Wegekosten. Statt Gleichstellung der Verkehrsträger zu verlangen, probieren sie an den Eisenbahnen in Deutschland die „reine Lehre der Kostenanlastung“ aus und verschärfen damit den Wettbewerbsnachteil der Eisenbahn.

So können weder das Unternehmen Deutsche Bahn AG noch etwaige Konkurrenten überleben.

Aber Verkehrsminister Klimmt fordert noch immer: „Mehr Wettbewerb auf der Schiene.“
Kein Anlass zum Handeln?

Koalitionsvertrag vergessen?

Handeln ohne Prinzipienbruch!

Investitionshilfen sind keine Dauerlösung

➤ Die Bundesregierung könnte die Wettbewerbsnachteile der Bahn beseitigen, wenn sie nur wollte. Erste Schritte wären: die Fahrtkosten für den Weg zur Arbeit steuerlich gleich absetzbar zu machen, die Mehrwertsteuer auf den halben Satz zu senken und ebenso die Trassenpreise zu verringern. Das hatten die Koalitionsparteien sogar vereinbart.

Die Entscheidung der Regierung, der DB AG für Ihr Netz sofort zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen, schafft weitere Chancen, die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen vorzubereiten.

■ Gerechtigkeit für die Bahn

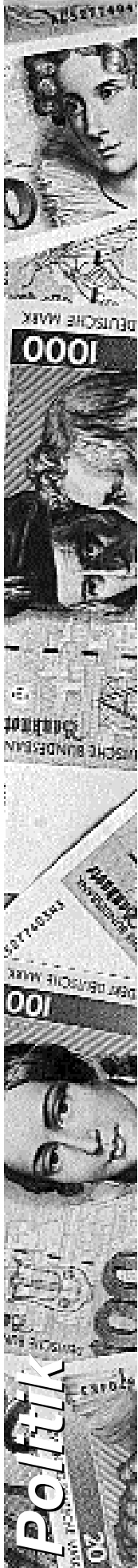
Die Väter der Bahnreform haben ein System geschaffen, das die Eisenbahn bei den Wegekosten grundlegend benachteiligt.

Als die Regierungsparteien SPD und Grüne im Jahr 1998 ihre Koalitionsvereinbarung abschlossen, waren sie sich einig: Die Wettbewerbsnachteile der Bahn sollten beseitigt werden. Bei den Trassenpreisen sahen die Politiker damals die Möglichkeit, Gerechtigkeit für die Eisenbahn und ihre Fahrgäste herzustellen.

Dokumentiert:

Aus der Koalitionsvereinbarung zwischen Sozialdemokratischer Partei Deutschlands und Bündnis 90 / Die Grünen vom 20. Oktober 1998

Die Bahnreform muss zum Erfolg geführt werden. Dafür sind faire und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger herzustellen und vorhandene Benachteiligungen der Bahn insbesondere bei den Wegekosten zu beseitigen. Wir werden die europa- und wettbewerbsrechtlich zulässigen und finanzierbaren Möglichkeiten zur Senkung der Trassenpreise nutzen.



■ Lösungen sind möglich

Die Tragweite der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Eisenbahnen und den übrigen Verkehrsträgern haben die Autoren der Koalitionsvereinbarung von 1998 nicht erkannt oder heruntergespielt, und es wäre zu viel erwartet, wenn die Politiker in Berlin sich jetzt zu einem Wegekostensystem bekennen würden, das dem schwedischen Vorbild gleicht. Dort entspricht die Schienenbenutzungsgebühr der Steuerbelastung von vergleichbaren Straßenfahrzeugen.

Aber man muss das System der Wegekostenanlastung nicht gleich vollständig ändern, um der Gerechtigkeit näher zu kommen. Kleine Schritte sind möglich, beispielsweise die vorübergehende Bezuschussung von Trassenpreisen auf Bahnlinien, auf denen ein Fernverkehrsangebot notwendig ist, die notwendige Qualität aber derzeit nicht erreicht wird, oder eine Anrechnung der Mineralölsteuer bei den Trassenpreisen von Dieselfahrzeugen. Bei der Ausgestaltung im einzelnen gibt es einen großen Gestaltungsspielraum, mit dem der Anreiz zur Senkung des Energieverbrauchs aufrecht erhalten werden kann und sogar neue Anreize zur raschen Investition in Nahverkehrsstrecken von schlechter Qualität geschaffen werden können. Die indirekte Anrechnung der Mineralölsteuer könnte für den Güterverkehr wieder aufgehoben werden, wenn die Schwerkverkehrsabgabe tatsächlich erhoben wird.

Für den Schienen-Nahverkehr könnte die pauschale Anrechnung der Mineralölsteuer auf die Trassenpreise wiederum bei den Regionalisierungsmitteln abgezogen werden. Damit würde erreicht, dass auch Leistungen, die jetzt erst neu auf der Schiene bestellt werden, aber auch Verkehrsleistungen der nicht bundeseigenen Eisenbahnen auf eigenen Strecken gerecht behandelt würden. Schließlich könnte diese Anrechnung abgeschafft werden, wenn auch für Linienbusse Mineralölsteuer und eine Abgabe für die Wegekosten erhoben würde und das ebenso für den Personenfernverkehr, wenn auch das Kerosin für die Flugzeuge der Mineralölsteuer unterworfen würde.

■ Lösung auch für die Subvention des Fernverkehrs auf der Schiene

Unverkennbar sind vor allem die neuen Bundesländer von den Kürzungen im Fernverkehr betroffen. Eine Interregio-Verbindung von Berlin nach Rostock beispielsweise ist mit drei Stunden Fahrzeit für etwas mehr als 200 Kilometer nicht konkurrenzfähig. Eine Verkürzung der Fahrzeit auf zweieinhalb Stunden würde die heutigen Betriebskosten aber schon um ein Viertel senken. Anders ausgedrückt: Ohne Ausbau ist die von der DB angebotene Schienenqualität nicht viel wert und mit der Autobahn nicht konkurrenzfähig.

Angesichts der Schwierigkeit, den Fernverkehr vom Nahverkehr abzugrenzen, erscheint es in der Tat nicht sehr sinnvoll, dass die Bundesregierung – wie die Länder es tun – Verkehrsleistungen bestellt. Sie könnte aber die eigenwirtschaftliche Erbringung von Verkehrs-

leistungen erleichtern, wenn sie bereit wäre, die Trassenpreise abzusenken. Eine solche Absenkung der Trassenpreise um einen pauschalen Betrag würde sich insbesondere zur Förderung des Fernverkehrsangebots in die neuen Bundesländer anbieten. Es würde schon ausreichen, wenn die Trassenpreise auf den bisher vom Interregio befahrenen Strecken für alle Züge, die einen bestimmten Qualitäts- und Geschwindigkeitsstandard erfüllen, um einen festen Betrag ermäßigt würde. Dann würde es den Ländern, aber auch den Eisenbahnunternehmen ermöglicht, ein abgestimmtes, tragfähiges Konzept für einen qualifizierten Schienenschnellverkehr bis tief in die Region zu entwickeln. Eine Grundlage hierfür könnte ein Netzkonzept wie der „Integrale Taktfahrplan für den Fernverkehr“ von PRO BAHN sein. PRO BAHN hat in dieser Studie gezeigt, wie ein wirtschaftlicher Fernverkehr aussehen kann.

■ Wie schnell kann – wie schnell muss es gehen?

Nur gerechte Wettbewerbsbedingungen gegenüber anderen Verkehrsträgern schaffen bei den Eisenbahnen eine Aussicht auf Zukunft, die wieder Handeln ermöglicht.

Das Projekt Schwerkverkehrsabgabe zeigt: Fünf Jahre sind ein kurzer Zeitraum. 1998 war die Regierung Schröder mit diesem Ziel angetreten. Heute spricht die Regierung über eine Einführung im Jahre 2003, aber viele Fragen sind noch ungeklärt.

Mit der Diskussion über Neuregelungen, die die Rahmenbedingungen für die Bahn verbessern, muss daher sofort begonnen werden.

Denn 'greifen' sollten die neuen Wettbewerbsbedingungen spätestens 2005. Hoffentlich existiert dann schon die Schwerkverkehrsabgabe für den Güterverkehr – sonst wird die Situation für die Bahn wieder überlebensgefährlich.

Nach Redaktionsschluss:

Klimmts Arroganz gegenüber Fahrgästen

Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt (SPD) lehnt die Senkung der Mehrwertsteuer im Fernverkehr der Bahn ab. Klimmt sagte – so berichtet die Agentur Reuters – am 20. September am Rande eines Treffens der EU-Verkehrsminister in Luxemburg, es handele sich bei einer Absenkung der Mehrwertsteuer um eine reine Betriebs-subsvention für die Bahn.

Die Studenten aus Greifswald, die Soldaten aus Flensburg, die Ferienreisenden nach Saugau sehen das ein wenig anders. Auf ihrer Fahrkarte steht „16 % Mehrwertsteuer“. Sie, die Fahrgäste, müssen die in Europa einmalig hohe Steuer für das umweltfreundliche Verkehrsmittel bezahlen – nicht die Bahn!

Handeln kostet weniger, als man denkt

Das kostet wenig:

Mehrwertsteuer senken

Wenn die Bundesregierung die Mehrwertsteuer auf Fahrkarten über 50 km Entfernung hinaus auf den halben Mehrwertsteuersatz ermäßigt, werden weder neue Subventionstatbestände geschaffen, noch die anderen Ziele der Bundesregierung in Frage gestellt. Viel mehr würde endlich anerkannt, dass die Mobilität auch über größere Entfernungen eine Grundvoraussetzung zur Teilnahme am sozialen Leben ist, dass Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln Arbeitsplätze schafft und die Umwelt schont.

Die Absenkung der Mehrwertsteuer für den Fernverkehr auf den halben Steuersatz würde zwar auf den ersten Blick Geld kosten, im Ergebnis aber in erheblichem Umfang Geld einsparen: Mehr Umsatz, geringere Defizite, höhere Investitionen wären die Folge, und zwar in einem Ausmaß, der einen Milliarden Schub für die Bahn und entsprechende Steuereinnahmen für den Staat bringt. Das war in der PRO BAHN Zeitung bereits im Mai 1999 nachzulesen.

Das muss kein Geld kosten:

Kilometerpauschale für alle Fahrgäste

Auch die Gleichbehandlung von Fahrgästen öffentlicher und privater Verkehrsmittel bei der Kilometerpauschale stellt die Ziele der Bundesregierung nicht in Frage. Hier haben lediglich die Parteien bisher versagt: Mit ihrer ständigen kontroversen Diskussion haben sie den Blick darauf verstellt, dass mit der geltenden Kilometerpauschale der Individualverkehr subventioniert wird.

Die Kilometerpauschale könnte von heute auf morgen aufkommensneutral geändert werden. Hätte die Regierung den Mut sie abzuschaffen, bliebe sogar eine Menge Geld übrig.

Das kostet ein wenig – bis die Gerechtigkeit kommt:

Mineralölsteuer rückvergüten

Die Absenkung der Mineralölsteuer für Schienenfahrzeuge wäre hingegen in der Tat ein Bruch mit dem Ziel, jeden Verbrauch von Mineralöl zu besteuern. Eine Bestellung von Fernverkehrsleistungen durch die Bundesregierung würde große organisatorische Probleme und Verwicklungen mit den Ländern mit sich bringen, die den 'Nahverkehr' bestellen. Vor allem wäre die Einführung neuer Subventionen in diesem Bereich schwer zurückzunehmen.

Handlungsspielraum gibt es aber im Bereich der Trassenpreise, der Anlastung der Wegekosten für den öffentlichen Verkehr. Denn auch andere Staaten subventionieren die Wegekosten der Eisenbahn über die Trassenpreise in ganz erheblichem Umfang.

Das einzige System, das vom Prinzip her zu einer Gleichbehandlung von Schienen- und Straßenverkehr führt, ist das schwedische Modell: Die Eisenbahnfahrzeuge zahlen Wegekosten, die der Steuerbelastung gleichartiger Kraftfahrzeuge entspricht. Ein kleiner Dieseltriebwagen zahlt nicht mehr als ein Omnibus, und für einen Güterzug ist nicht mehr zu zahlen als für eine entsprechende Anzahl Lastkraftwagen.

Ein solches System würde automatisch dazu führen, dass die Trassenpreise nach oben angepasst werden können, wenn auch die Steuerbelastung und damit die Wegekostenbelastung der anderen Verkehrsträger steigt.

Bis dahin wird der Ausgleich der Doppelbelastung der Eisenbahnen durch Mineralölsteuer und Wegekosten die Regierung allerdings etwas belasten, aber erheblich weniger, als die Regierung an der Substanz der Deutschen Bahn einbüßen würde, wenn sie die existenten Wettbewerbsbedingungen zementiert. Denn Aktien eines Unternehmens, das aufgrund verzerrter Rahmenbedingungen keine Zukunftsaussichten hat, sind an der Börse nichts wert.