

Neue Bundesregierung:

Vereinigtes Wahlprogramm

Erfolg und Herausforderung für PRO BAHN

➤ Während die Koalitionsvereinbarungen der rot-grünen Berliner Regierungen in der Verkehrspolitik recht konkrete Ziele benannten, die dann doch nicht in konkrete Politik umgesetzt wurden, enthält die am 12. November 2005 veröffentlichte Koalitionsvereinbarung zwischen CDU/CSU und SPD weitgehend nur Programmsätze, die unter Finanzierungsvorbehalt stehen.

Doch es gibt einige konkrete Ziele, die auf das ständige Bohren von PRO BAHN zurückzuführen sind: die Regelung der Fahrgastrechte, eine deutlich schärfere Kontrolle über die Verwendung von Investitionsmitteln für das Schienennetz und die Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Interessen bei der Bahnprivatisierung. Jetzt gilt es, diese Programmsätze in praktische Politik umzusetzen.

Integrierte Verkehrspolitik

Die bisherige Verkehrspolitik soll fortgesetzt werden, wie sie von den bisherigen SPD-Verkehrsministern als „integrierte Verkehrspolitik“ konzipiert wurde. Die Effizienz aller Verkehrssysteme soll gesteigert, der grenzüberschreitende Verkehr verbessert und neue Informationstechnologien sollen genutzt werden. Dass auch ein Hauch Handschrift grüner Politik nachwirkt, sieht man an der wiederholte Betonung der ökologischen Ausrichtung

des Verkehrs und in einem eigenständigen Kapitel über den Radverkehr.

Auch heißt es: „Eine Optimierung unseres Verkehrssystems setzt weitere Anstrengungen in verkehrsspezifischer Forschung und Entwicklung voraus.“ Wenn sich das auch – unternehmensunabhängig – auf den Schienenverkehr und beispielsweise auf eine Erforschung der Probleme und Möglichkeiten der Neigtechnik beziehen würde, wäre das ein echter Fortschritt – PRO BAHN wird das einfordern.

Auto-Vorrang verschleiert

„Für die Koalition steht grundsätzlich die Gleichwertigkeit aller Verkehrsträger fest. Die Mittel müssen dorthin fließen, wo akuter Handlungsbedarf und Engpässe bestehen. Bei den Zuweisungen von Mitteln an Straße, Schiene und Wasserstraße muss die notwendige Flexibilität gewährleistet sein“, heißt es in dem Vertrag. Man traut sich nicht, eine Auto-Vorrang-Politik einzusetzen. Dass die „notwendige Flexibilität“ gewährleistet sein soll, heißt im Klartext: Was die Bahn nicht verbaut, geht in den Autobahnbau. Das ist keine Änderung gegenüber der Politik von Rot-Grün. Neu ist allerdings dieser Zungenschlag: „Die Kosten für die Mobilität müssen sozial verträglich bleiben.“ Das heißt: Steuersenkung für Autofahrer bei steigenden Ölpreisen. Für den Güterverkehr hat schon die Regierung Schröder diesen Weg eingeschlagen, indem die Lkw-Maut kompensiert werden sollte.

Die Regelung war aber diskriminierend. Und nun? „Zur Unterstützung eines fairen Wettbewerbs werden wir das Straßengüterverkehrsgewerbe diskriminierungsfrei bei der Lkw-Maut entlasten.“ Dass der faire Wettbewerb zwischen Straße und Schiene durch die unterschiedliche Anlastung der Wegekosten massiv gestört ist, kommt erst an ganz anderer Stelle zur Sprache – im Kapitel über den ÖPNV. Dort heißt es, dass „die für Deutschland bestehenden Harmonisierungsspielräume zur Entlastung der Verkehrswirtschaft auszuschöpfen“ seien und „intermodale und intramodale Wettbewerbsverzerrungen, vor allem hinsichtlich Beihilfen und Ausnahmeregelungen, abzubauen“ seien. Das war schon die Auffassung des Verkehrsministers Müntefering, der – statt selbst etwas dafür zu tun – immer auf die Harmonisierung in der EU verwies.

Mehr und stetig Geld

Das Subventionskürzungsgespann Koch und Steinbrück hat sich nicht voll durchgesetzt: „Wir erhöhen die Verkehrsinvestitionen. Der bedarfsgerechte Erhalt und Ausbau von Straßen, Schienen und Wasserstraßen wird gewährleistet. Zur Gewährleistung eines Mindestbedarfs für die Erhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden wir im Zeitraum der 16. Legislaturperiode die Investitionslinie der Bundesverkehrswege deutlich erhöhen und verstetigen. Investitionsmittel des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur sind nicht als Subventionen zu werten.“ Vor allem der letzte Satz lässt aufhorchen. Die Politik hat gelernt, dass sich die Schieneninfrastruktur nicht politisch entsorgen lässt, indem man sie einem Privatunternehmen überlässt.

So heißt es weiter: „Der Schienenverkehr ist unverzichtbar, um das Verkehrswachstum der Zukunft ökonomisch effizient und ökologisch verträglich zu bewältigen. Wir werden Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsvermögen der Schiene weiter stärken. Für den Erhalt und Ausbau der Schienenwege sowie für die Planungssicherheit des Netzbetreibers müssen die Mittel für die Eisenbahninfrastruktur deutlich erhöht



und dauerhaft auf dem erhöhten Niveau verstetigt werden.“ An anderer Stelle wird angekündigt: „Das Volumen steigt in der kommenden Legislaturperiode um 4,3 Mrd. Euro.“ Das ist bei der gegebenen Haushaltslage viel, aber doch wenig, wenn man bedenkt, dass die 80 Kilometer lange Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld noch weitere 5,8 Mrd. Euro kosten soll.

Bahn frei für Kürzungen?

Für das Sparen am öffentlichen Verkehr hat der Koalitionsvertrag an anderer Stelle die Türen geöffnet. „Mit einem ausreichenden Finanzierungsbeitrag auf hohem Niveau“ will die Koalition den ÖPNV weiterhin fördern. Dieser Aussage folgt eine Beschreibung der Bedeutung des Nahverkehrs – aber keine Zusagen.

Den Begriff von der „ausreichenden Finanzierung“ haben Regierungskreise als Freibrief verstanden, die „Regionalisierungsmittel“ um bis zu 3,1 Milliarden Euro zu kürzen, die seit der Bahnreform den Ländern zur Bestellung von Nahverkehrsleistungen auf der Schiene zur Verfügung stehen. Noch im November führte das zu einer handfesten Kontroverse zwischen den Koalitionsparteien: der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion Uwe Beckneyer erklärte die Kürzungspläne für „abwegig“. Doch abwegig sind die Pläne nicht, werden diese Gelder doch trivial als „Zuschüsse“ bezeichnet – und Subventionen sollen gekürzt werden. Erschreckend ist, dass die Sparkommissare nicht wissen: Die „Regionalisierungsmittel“ werden zur Hälfte weitergeleitet an die Betreiber der Infrastruktur als Trassenpreise und Stationsgebühren. Die Kosten der Infrastruktur sind weitgehend unabhängig von der Anzahl der Züge, die dort fahren. Mit diesen

Geldern nimmt der Bund einen großen Teil der verfassungsmäßigen Verpflichtung wahr, die Schieneninfrastruktur zu finanzieren.

Zwar gab es nach Bekanntwerden der Kürzungspläne reichlich Proteste, aber es blieb PRO BAHN vorbehalten, die Rückwirkungen der Kürzungen auf die Infrastruktur deutlich zu machen. Unkritisch hatten alle, die sich gegen die Kürzung der Regionalisierungsmittel aussprachen, hingegenommen, dass der Koalitionsvertrag die Regionalisierungsmittel bei den „Subventionen“ des ÖPNV nannte. Tatsache ist aber: Ohne Regionalisierungsmittel läuft im regionalen Güterverkehr nicht mehr viel, denn reihenweise werden derzeit reine Güterstrecken stillgelegt.

Vorrangiger Ausbau im Osten

Bei der Verkehrswegeplanung soll am Bundesverkehrswegeplan 2003 festgehalten werden. Eine Änderung der Planungsmethoden wird nicht angesprochen. Lediglich für Projekte mit „Bundesvorrang“ soll das Planungsverfahren vereinfacht werden.

Die Verwirklichung einzelner, konkret genannter Verkehrsprojekte ist nicht vereinbart. In Presseberichten hieß es noch, dass die Fertigstellung der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt vereinbart seien. Das steht nicht ausdrücklich im Text. Dort heißt es: „Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) wollen wir schnellstmöglich abschließen und die noch bestehende teilungsbedingte Infrastrukturlücke durch überproportionale Investitionen in den neuen Ländern schließen.“

Wenn das heißt, dass das gesamte, für mehrere Jahre verfügbare Geld in den 80 Kilometer langen Neubauabschnitt durch den Thüringer Wald fließt, so bedeutet das,

dass der Ausbau der Verkehrswege im Übrigen stockt. Dabei sind über die ehemalige innerdeutsche Grenze nach wie vor erhebliche Defizite zu beobachten, die auf die deutsche Teilung zurückgehen, beispielsweise zwischen Lübeck und Rostock, zwischen Fulda und Eisenach, zwischen Coburg und Meiningen, zwischen Hof und Plauen. Es lohnt sich nach wie vor, gegen den Weiterbau der exorbitant teuren Tunnelbahn zu protestieren: Aufgrund neuer Bestimmungen wird sie nur nachts für den Güterverkehr nutzbar sein, wenn nach den jetzt genehmigten Plänen gebaut wird. ➔

Wiesheu als U-Boot?

In Begleitung von Bayerns Ministerpräsident Edmund Stoiber nahm der bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu an den Koalitionsverhandlungen teil. Nach Abschluss der Verhandlungen gab Wiesheu bekannt, dass er in den Vorstand der Deutschen Bahn AG wechselt, und zwar schon zum 1. Januar 2006. Wiesheus Wechsel zur Bahn wurde von der FDP scharf kritisiert. Der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion Horst Friedrich erklärte: „Es ist ein Skandal, wenn ein Minister heimlich seinen Einfluss nutzt, um seinem künftigen Arbeitgeber Monopol-Vorteile zu verschaffen.“

Wiesheu und DB-Chef Mehdorn konnten sich aus ihren Verhandlungen über Nahverkehr und Bahnprojekte. Es ist nicht ausgeschlossen, dass Wiesheu tatsächlich als „U-Boot“ Mehdorns in den Koalitionsverhandlungen saß. Beobachter, die Wiesheu gut kennen, halten es aber auch nicht für ausgeschlossen, dass Wiesheu sich erst auf Grund des Zick-Zack-Kurses von Stoiber entschloss, das wohl schon vorher bestehende Angebot Mehdorns anzunehmen. Dies würde auch erklären, dass der Koalitionsvertrag zwar bahnfreundlich aussieht, aber durchaus nicht die Positionen der DB in Reinschrift wiedergibt.

Wie dem auch sei: Die Regierung Merkel kann sich sicher sein, dass eine Regierungspolitik, die den Wünschen des Unternehmens DB zu weit entgegenkommt, als Ergebnis von Vetternwirtschaft angeprangert wird.



| Investitionsmittel | Fahrgastrechte |

→ Bahnreform: neue Töne

In dem Koalitionsvertrag ist deutlich zu spüren, dass die Abgeordneten sich bei dem Bemühen, Investitionen in die Schiene durchzusetzen, Wunden geholt haben, weil sie an dem Dreigestirn von Kanzler, Bahnvorstand und Verkehrsminister gescheitert sind: „Mit einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das jeweilige Bestandsnetz wird dessen betriebsbereite und qualitativ hochwertige Vorhaltung sichergestellt und gewährleistet. Der Netzzustandsbericht ist dafür die Basis. Die Umsetzung des Infrastrukturauftrags des Bundes beim Neubau und der Erweiterung des Netzes wird verbindlicher als bisher mit der Bahn vereinbart. Dazu gehören ein verlässliches und transparentes Monitoring sowie verbindliche Durchsetzungsmechanismen.“

Der Hinweis auf eine „Leistungsvereinbarung“ mit dem Schienennetz heißt nicht unbedingt, dass das Netz, wie von der DB gewünscht, mit der Rückendeckung eines solchen Vertrags an die Börse geht. „Neben Kapitalmarktgesichtspunkten müssen in die Betrachtung verkehrs-, finanz-, haushaltspolitische, volkswirtschaftliche und auch ordnungspolitische Gesichtspunkte mit einfließen. Dabei sind auch europarechtliche Aspekte und der Infrastrukturauftrag des Bundes zu berücksichtigen.“ Die seit Jahren andauernde Argumentation von PRO BAHN gegen einen Börsengang des Netzes hat Früchte getragen.

Traum vom privaten Kapital

„Unser Ziel ist es, mehr privates Kapital für den Verkehrswegebau zu mobilisieren.“ Finanzierung durch „Public Private Partnership“ (PPP) ist das große Schlagwort,

das vor allem aus der Not helfen soll, für die Infrastruktur staatliche Kredite aufnehmen zu müssen. Privates Geld mit staatlicher Bürgschaft für den Gewinn des Geldgebers ist haushaltsrechtlich kein Kredit, für den es nach der Verfassung und dem Maastricht-Vertrag Grenzen gibt. Als eines der so zu finanzierenden Projekte wird die Fehmarn-Belt-Querung genannt. Doch die Hoffnungen könnten bald zerplatzen oder später teuer zu stehen kommen. Der Eurotunnel nach Großbritannien, der Öresund-Tunnel zwischen Dänemark und Schweden und der Warnow-Tunnel bei Rostock sind allesamt keine Goldgruben geworden, sondern Verlustquellen und Risiken für die staatlichen Haushalte. Warum sollte es am Fehmarn-Belt besser gehen?

Traum vom Transrapid

So, wie vom privaten Kapital für die Verkehrsprojekte geträumt wird, träumt die neue Regierung weiter vom Transrapid und hat den Bau einer Magnetbahnstrecke vereinbart – obwohl hier PPP schon gescheitert ist: Die Magnetbahnindustrie hat sich mit ihrem Engagement zurückgezogen und als einziger Betreiber tritt die Deutsche Bahn AG auf. Die Finanzierung ist nur nach der Methode möglich: Der Staat zahlt die Investitionen und trägt die Risiken, die Gewinne gehen an die künftigen Aktionäre.

Fahrgastrechte im Vertrag

Jetzt ist der Abschied von der Eisenbahnverkehrsordnung von 1938 Regierungsprogramm: „Die Entschädigungsansprüche der Reisenden bei Verspätungen, Ausfällen etc. bei allen öffentlichen Verkehrsträgern werden nach Auswertung des

vorliegenden Gutachtens zum Verbraucherschutz verbindlich festgeschrieben“, heißt es am Schluss der Ausführungen zur Bahnreform. Und beim Verbraucherschutz kehrt das Thema wieder: „Neben dem klassischen Kernbereich der Verbraucherpolitik, dem gesundheitlichen Verbraucherschutz, gewinnen Fragen des rechtlichen und wirtschaftlichen Verbraucherschutzes zunehmend an Bedeutung, die aber nicht in Federführung des Verbraucherministeriums liegen. Dies betrifft insbesondere die anstehende Reform des Versicherungsvertragsrechtes, die notwendige Stärkung von Fahrgastrechten im Eisenbahnverkehr, die Telekommunikation, den digitalen Verbraucherschutz, den Anlegerschutz und das Bauvertragsrecht.“ Zehn Jahre, nachdem PRO Bahn das Thema erstmals gesetzt hat, und vier Jahre nach Beginn der öffentlichen Diskussion darüber ist das ein gewaltiger Erfolg.

Der Fahrgast und die Steuern

Die Kürzung der „Pendlerpauschale“ ist nicht ausdrücklich im Koalitionsvertrag genannt. Solange Fahrgäste und Autofahrer dieselbe Pauschale erhalten, steht der Fahrgastverband PRO BAHN der Kürzung der von Kritikern als „Zersiedelungspauschale“ genannten Pendlerpauschale neutral gegenüber. Auch die Mehrwertsteuer für Fernfahrkarten zum ermäßigten Satz, den SPD und Grüne 2002 vereinbart, aber nicht umgesetzt hatten, steht nicht im Koalitionsvertrag. Die Verteuerung der Fernfahrkarten um drei Prozent durch die vorgesehene Anhebung der Mehrwertsteuer wird der Fahrgastverband PRO BAHN nicht hinnehmen, wenn nicht im gleichen Zuge Flugreisen den vollen Steuersätzen unterworfen werden.

Der Einsatz hat sich gelohnt

Der Koalitionsvertrag hätte mehr versprechen dürfen, doch angesichts leerer Kassen war das nicht zu erwarten. Aber die jahrelange Arbeit von PRO BAHN, nicht einfach mehr Geld, sondern strukturelle Verbesserungen zu fordern und damit den Abgeordneten des Bundestags intensiv zur Last zu fallen, hat sich gelohnt. So manche Forderung ist noch offen und nicht berücksichtigt. Dass sich aber so viel von dem, was PRO BAHN in den letzten Jahren angestoßen hat, in der Koalitionsvereinbarung wiederfindet, ist ein Zeichen dafür, dass wir auf dem richtigen Weg sind. ■

