

■ Der Bahnhofsvorsteher Informiert

Diskriminierung! Schienenverkehr wird in Deutschland massiv benachteiligt

aus SIGNAL 06/2014 (Dezember 2014), Seite 28-29 (Artikel-Nr: 10003654)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Ein leistungsstarker Schienenverkehr ist zwingend für eine starke Wirtschaft in Deutschland. In vielerlei Hinsicht wird dem Rechnung getragen. Dennoch gibt es zahlreiche Umstände, die das Verkehrssystem Schiene erheblich benachteiligen oder gar behindern.

Das Netz

Die Bahninfrastruktur schrumpft. Von 2011 auf 2012 standen 59 km weniger Bahnstrecken und insgesamt 70 km weniger Gleise zur Nutzung zur Verfügung. Im selben Zeitraum wurden zwar auch die Bundesstraßen um 37 km reduziert, aber nicht stillgelegt, sondern umklassifiziert. Zugleich wurde das Netz der Bundesautobahnen um 26 km verlängert. Ein Grund für diese Diskrepanz ist, dass die Bundesregierung weiterhin zu wenig Geld für Investitionen in die deutsche Eisenbahninfrastruktur bereitstellt (siehe u. a. [SIGNAL 2/2014](#)).

Im europäischen Vergleich liegt Deutschland mit einer Pro-Kopf-Investition von 54 Euro sehr weit hinten. Nachbarländer wie Österreich oder Schweiz investieren mit 199 bzw. 366 Euro ein Vielfaches (siehe [SIGNAL 4/2014](#)). Auch die Finanzierungsförderungen durch die Europäische Union sind unausgewogen. Etwa 60 Prozent der Finanzmittel fließen in die Straße, während der Schienenverkehr mit lediglich etwa 20 Prozent gefördert wird.

Die Wegekostenbeteiligung

Dass Infrastrukturen teuer sind, liegt auf der Hand - das gilt sowohl für die Straße als auch für die Schiene. Aber nutzungsabhängige Entgelte für alle Verkehre sind nur vom Schienenverkehr zu zahlen. Für jeden gefahrenen Kilometer müssen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen Trassengebühren entrichten. Selbst das Stehen auf einem Abstellgleis und das Anfahren der Bahnhöfe sind kostenpflichtig. Demgegenüber sind beim Straßennetz Nutzungsgebühren in Gestalt einer Maut nur auf Autobahnen und nur vom Straßengüterverkehr und erst ab einem Gesamtgewicht von gegenwärtig über 12 Tonnen zu zahlen. Auch die Fernbusse, die mit Dumpingpreisen dem Eisenbahnfernverkehr die Kunden abjagen, zahlen keine Maut, sondern lediglich Nutzungsgebühren an die Betreiber der Busbahnhöfe - falls sie dort hinfahren.

Fahrgast(unge)recht

Fahrgäste haben Rechte. Und zwar auf Entschädigung, wenn das Ziel z. B. verspätet erreicht wird. Beim Schienenpersonenfernverkehr gilt das ab 50 Kilometer, bei Fernbussen erst ab 250 Kilometer. Bei Bahn-Verspätungen wird ab einer Stunde 25 Prozent des Fahrpreises zurückgezahlt und ab zwei Stunden Verspätung sogar die Hälfte. Fluggäste erhalten hingegen entfernungsabhängig erst ab zwei bzw. drei



(Foto: BfVSt)



Verstümmelung des Schienennetzes in Deutschland: Von 2000 bis 2013 wurde die Betriebslänge um circa 3200 Kilometer reduziert. (Foto: BfVSt)



Schwere Wettbewerbsverzerrung: Für Fernbusse muss keine Maut gezahlt werden, während der Eisenbahnverkehr mit hohen Trassengebühren belastet wird. (Foto: Marc Heller)

Stunden eine Entschädigung. Bei Fernbussen greifen die Fahrgastrechte sogar erst ab einer Verspätung von zwei Stunden nur am Abgangsort, unabhängig wie spät man ankommt!

Der Europäische Gerichtshof hat 2013 festgelegt, dass sich Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht auf »Höhere Gewalt« berufen dürfen, z. B. Unwetter, um Entschädigungsleistungen auszusetzen. Im Grundsatz ist diese Entscheidung richtig, führt jedoch nur auf die Bahnen bezogen zu einer einseitigen finanziellen Mehrbelastung, da die immensen Auswirkungen von Hochwasser und diversen Stürmen nicht kalkulierbar sind und Fahrpreise insgesamt nach oben treiben. Für Flug- und Busgesellschaften gibt es bisher keine Grundsatzregelung dieser Art - was gut ist für deren Kasse, nicht aber für die Kunden.

(S)TEUER - Belastungen der Bahnen

Die Fluggesellschaften machen fast keinen Umsatz. Das müsste man zumindest aus dem Umsatzsteueraufkommen schließen. Mitnichten! Bei internationalen Flügen wird keine Umsatzsteuer erhoben. Im Gegensatz dazu wird auf internationale Fahrkarten der Bahn der volle Steuersatz von 19 Prozent dem Reisenden aufgebürdet. Das macht jährlich etwa 90 Mio. Euro aus. Andere Staaten haben das Problem der Benachteiligung erkannt und berechnen einen ermäßigten Umsatzsteuersatz oder verzichten ganz auf die Ticketbesteuerung. Im Regionalverkehr in Deutschland unter 50 Kilometer gilt bereits der ermäßigte Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent - warum nicht für alle Schienenverkehrsdienstleistungen?

Ähnlich sieht das bei Strom-, Mineralöl- und Ökosteuern aus. Während bei Flugzeugen kaum eine Besteuerung stattfindet, wird bei Eisenbahnen in die Taschen gegriffen. Auch im Vergleich mit anderen EU-Ländern ist die Belastung mit Steuern und Abgaben auf Bahntreibstoffe in Deutschland mit am höchsten. Eine Vergleichsrechnung der DB zeigte, dass für die klassische Gütertransitstrecke Emmerich--Basel (Seehafenhinterlandverkehr Rotterdam--Südeuropa) ein im Ausland betankter Dieseltankzug einen Preisvorteil von 2869 Euro gegenüber einem in Deutschland betankten Zug hat.

Das spiegelt deutlich die fiskalpolitische Belastung der deutschen Bahnunternehmen wider und zeigt Handlungsspielraum auf, um Schienenverkehr günstiger und wettbewerbsfähiger zu machen und so mehr Verkehr auf die Schiene zu holen.

EEG - Eisenbahn Ertragreich Geschröpft

Die Eisenbahnen verbrauchen Strom. Mit der Elektrifizierung des deutschen Schienennetzes werden immer mehr Transportleistungen mit umweltfreundlichen Elektrolokomotiven und -triebzügen durchgeführt. Das rächt sich nun. Der Bund hat mit Wirkung zum 1. August 2014 das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) geändert. Die Folge: Die Ermäßigung auf die EEG-Umlage, mit der der Ausbau erneuerbarer Energien gefördert werden soll, wird für die Bahnen reduziert. Nun müssen 20 Prozent der Umlage (die 10 403 GWh Fahrstrom betrifft) bezahlt werden. Für den anderen zur Verkehrsabwicklung gehörenden 1699 GWh Stromverbrauch (Bahnhöfe, Beleuchtung, Werkstätten, Weichenheizungen etc.) ist sogar die volle Umlage fällig. Die gegenwärtige Kostenbelastung von etwa 100 Mio. Euro wird damit ab 2015 auf

etwa 160 Mio. Euro jährlich angehoben.

Emissionshandel

Die Luftverschmutzung soll weniger werden. Und das ist auch gut so. Dafür wurde als Druckmittel 2005 der Handel mit Emissionszertifikaten eingeführt. Jedoch lässt sich dieses nur schrittweise durchsetzen. Seit 2013 müssen zunächst die Energiekonzerne sämtliche CO₂-Zertifikate bezahlen, was den Strom verteuert. Da nur der Verkehrsträger Schiene Strom in Mengen verbraucht, wird dieser dadurch einseitig belastet. Der Ausbau der erneuerbaren Energien braucht Zeit. Zwar beträgt der Ökostrom-Anteil bereits 35 Prozent am Bahnstrom-Mix, doch reicht das nicht aus, um die immensen Kosten zu kompensieren. Der Kostenanteil des Emissionshandels für den Zukauf von Zertifikaten beträgt allein 2013 für die DB AG 60 Mio. Euro - für die Zukunft ist er nicht kalkulierbar. Andere Verkehrsträger wie die Straße werden dagegen entweder noch nicht oder wie der Flugverkehr erst seit 2012/2013 in den Handel mit einbezogen. Der Flugverkehr bekommt dafür 85 Prozent der »Verschmutzungsrechte« in den ersten Jahren sogar geschenkt.

Am Rande der Legalität: Die Kostenstellschraube Personal

Gutes Personal ist teuer und schwer zu bekommen. Darum gibt es im Schienenverkehr großflächige Tarifverträge, die den Angestellten ein meist auskömmliches Leben und gute Sozialstandards sichern sollen. Im Straßengüter- und Fernbusverkehr sieht das bei nicht wenigen Dienstleistungsanbietern anders aus. Hier wird oft enormer Druck zur »Effizienzsteigerung« ausgeübt.

Beispiel Hamburg: Der Nachrichtendienst »Nahverkehr Hamburg« berichtete im Juni, dass bei stichprobenartigen Überprüfungen von 44 Bussen und 78 Fahrern durch das Amt für Arbeitsschutz auf etwa 6.000 Fahrtagen der Fernbuspersonale u. a. folgende Verstöße festgestellt wurden:

- 3,5 % Überschreitung der Arbeitszeit
- 2,0 % Lenkzeitunterbrechung (Pausen) zu spät oder zu kurz
- 1,8 % Fahrerkarte kurzzeitig nicht genutzt (mögliche Lenkzeitüberschreitung verdeckt)
- 1,6 % Tagesruhezeitenunterschreitung

Im Güterverkehr ist das ähnlich. Im Jahr 2013 hat das Bundesamt für Güterverkehr bei einem Viertel der Kontrollen Beanstandungen festgestellt. Den Löwenanteil machen mit 74 Prozent die Verstöße gegen Fahr- und Personalvorschriften aus, z. B. Lenk- und Ruhezeiten, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Sonntagsfahrverbot.

Das Problem dabei sind die zu geringen Strafen. Sie werden billigend in Kauf genommen, machen doch die Einsparpotenziale etwa fünf bis acht Prozent aus. Auf den Fahrzeug-Kilometer herunter gerechnet ergibt das eine Einsparung von immerhin 6 Cent. Hier sind insbesondere gegen die Unternehmen drastischere Strafen dringend geboten, denn beispielsweise Lenkzeitüberschreitungen stellen keine Bagatelle, sondern eine ernste Gefahr dar!

Dringender Handlungsbedarf

Dieser Abriss der Problemstellung erhebt keinen Anspruch auf Detailgenauigkeit oder gar Vollständigkeit. Vielmehr soll er aufzeigen, dass es sehr viele Handlungsfelder gibt, die angepackt werden müssen, um den Schienenverkehr in Deutschland als Dreh- und Angelpunkt Europas voranzubringen. Die staatliche Regulierung ist dabei wichtig und zwingend, wo sie für die Bahnen förderlich ist, Belastungen reduziert und nicht zusätzlich behindert. Der volkswirtschaftliche Gesamtnutzen hat dabei über fiskalpolitischen und wirtschaftlichen (Einzel-)Interessen zu stehen. (BfVst)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003654>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten