

Dr. Peter Fischer
Präsident

Offener Brief



Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur, Friedrichstraße 154, 10117 Berlin

Allianz pro Schiene e.V.
Chausseestraße 84

10115 Berlin

Pro Mobilität
Initiative für Verkehrsinfrastruktur
Friedrichstraße 154
10117 Berlin
Tel.: 0 30 / 22 48 84 12
Fax: 0 30 / 22 48 84 14
www.promobilitaet.de
info@promobilitaet.de

29. September 2004

Verkehrsverlagerung gescheitert – Schiene braucht mehr Wettbewerb

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Resolution der Mitglieder der Allianz pro Schiene zum verschobenen Börsengang der Deutschen Bahn AG ist Ausdruck fehlender Marktnähe. Statt sich der wettbewerbsorientierten Konzeption der Bundestagsfraktionen für einen Börsengang ohne Netz anzuschließen, konstruieren Sie vermeintliche Wettbewerbsnachteile gegenüber der Straße. Dabei hat die Schiene keinen Mangel an Privilegien, die hat sie bereits im Überfluss.

Trotz erheblicher Wettbewerbsverzerrungen zu Gunsten der Schiene ist deren Anteil am Verkehr seit der Bahnreform nicht gewachsen. Die Verkehrsleistung auf der Straße ist nach wie vor bei Gütern fünfmal und bei Personen zehnmal höher als bei der Schiene. Die Schiene ist also nach ökonomischen Maßstäben ein Nischenanbieter geblieben. Angesichts dieser Relationen und der darin zum Ausdruck kommenden erheblich geringeren verkehrlichen Effizienz von Schieneninvestitionen, sowie auch vor dem Hintergrund der immer knapper werdenden Investitionsausgaben des Bundes und des weiter zu erwartenden Verkehrsanstieges erscheint es verkehrspolitisch unverantwortlich, weiterhin eine Gleichverteilung der Investitionen des Bundes für Schiene und Straße zu fordern.

Maßlose Forderungen nach Belastungen der Wettbewerber sind ebenfalls keine Strategie für mehr Erfolg der Bahnen. Den kann die Schiene nur durch kundennahe Angebote und mehr Mut zum Wettbewerb erreichen. Weitere Privilegien sind fehl am Platz.

Kontoverbindung:
Commerzbank AG, Berlin
Konto-Nr. 1 099 886, BLZ 100 400 00

Präsidium:
Dr. Peter Fischer (Vorsitzender)
Prof. Dr. Bernd Gottschalk
Hermann Grewer
Ralf Jansen
Dr. Erhard Oehm
Thierry Pflimlin
Prof. Dr. Gerhard Zeidler

Kein Verkehrssystem wird auch nur annähernd vom Staat finanziell so unterstützt wie die Schiene. Sie lebt seit Jahren von der Quersubventionierung durch die Straße. Schon 1994 ist die Mineralölsteuer zur Finanzierung der Entschuldung der Bahn erhöht worden. Auch die Förderung des Schienenpersonennahverkehrs von 6,7 Milliarden Euro wird Jahr für Jahr auf diese Weise finanziert.

Privilegiert ist die Schiene auch an anderer Stelle:

- Eine volle Zweckbindung der Einnahmen aus Trassengebühren für das Netz ist bei den Bahnen eine Selbstverständlichkeit. Dem Lkw wird eine vergleichbare Zweckbindung für den Ausbau und Erhalt der Straßen vorenthalten. Er muss Schienenwege und Wasserstraßen aus Mauteinnahmen quersubventionieren.
- Das Aufkommen aus Trassengebühren im Schienennetz deckt nicht einmal annähernd die Kosten der Infrastruktur. Der Lkw hat seine Infrastrukturkosten auf Autobahnen über die spezifische Steuerbelastung schon ohne Maut gedeckt. Durch die Maut steigt die Kostenüberdeckung weiter an.
- Unter Hinweis auf einen vermeintlichen Nachholbedarf der Schiene und eine Verdopplung der Nachfrage im Güterverkehr, die so nie kommen wird, erhält die Schiene seit Jahren gleich hohe Investitionen wie die Straße. Dabei hat die Schiene die modernste Infrastruktur aller Verkehrswege, wie die Statistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zeigt; Tatsache ist, die Schiene hat von 1983 bis 2002 im Verhältnis zum Anlagevermögen erheblich mehr Mittel des Bundes erhalten, als die Straße. Von einer Vernachlässigung kann also keine Rede sein. Das Gegenteil ist der Fall. Für jede Beförderungsleistung im Personen- und Güterverkehr muss der Bund bei der Schiene im Vergleich zur Straße das Dreifache in die Infrastruktur investieren.
- Den Ausgaben des Staates für den Schienenverkehr in Höhe von 19 Milliarden Euro pro Jahr stehen spezifische Steuereinnahmen von nicht mehr als 400 Millionen Euro gegenüber. Die spezifischen Einnahmen aus der Mineralöl- und Kfz-Steuer der Straße erreichen mehr als das Hundertfache. Mit rund 44 Milliarden Euro pro Jahr überdecken sie die Ausgaben von Bund, Ländern und Gemeinden für das gesamte Straßenwesen einschließlich Verkehrspolizei von 17 Milliarden Euro bei weitem.

Um über die Fakten aufzuklären, werde ich diesen Brief der Öffentlichkeit zugänglich machen.

Mit freundlichen Grüßen

Pete Kischer