

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

**zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Christine Ostrowski,
Eva-Maria Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der PDS
– Drucksache 14/7768 –**

Bahnpreissystem für Fahrgäste attraktiv gestalten

A. Problem

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat im Juli 2001 ein neues umfassendes Bahnpreissystem in seinen allgemeinen Grundlinien vorgestellt und mitgeteilt, dass das neue Bahnpreissystem am 15. Dezember 2002 in Kraft treten solle. Die Antragsteller haben einen Antrag mit dem Ziel gestellt, der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung auffordern, ihrerseits den Vorstand der DB AG aufzufordern, die Planungen für das gegenwärtig in Entwicklung befindliche neue Bahnpreissystem einzustellen und stattdessen ein neues Bahnpreissystem zu entwickeln, das transparent ist, die Bahn als Massenverkehrsmittel begreift und einen entsprechenden optimalen Mobilitätszugang für Millionen Menschen gewährleistet sowie den sozialen Ansprüchen gerecht wird.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion der CDU/CSU

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden im Ausschuss nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 14/7768 abzulehnen.

Berlin, den 27. Februar 2002

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Karin Rehbock-Zureich
Berichterstatte~~r~~in

Bericht der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 14/7768 in seiner 212. Sitzung am 24. Januar 2002 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Deutsche Bahn AG hat im Juli 2001 ein neues umfassendes Bahnpreissystem in seinen allgemeinen Grundlinien vorgestellt und mitgeteilt, dass das neue Bahnpreissystem am 15. Dezember 2002 in Kraft treten solle. Die Antragsteller befürchten, dass Bahnfahrten mit dem neuen Bahnpreissystem insgesamt nicht preiswerter, sondern teurer wird. Sie haben einen Antrag mit dem Ziel gestellt, der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung auffordern, ihrerseits den Vorstand der DB AG aufzufordern, die Planungen für das gegenwärtig in Entwicklung befindliche neue Bahnpreissystem einzustellen und stattdessen ein neues Bahnpreissystem zu entwickeln, das transparent ist, die Bahn als Massenverkehrsmittel begreift und einen entsprechenden optimalen Mobilitätszugang für Millionen Menschen gewährleistet sowie den sozialen Ansprüchen gerecht wird.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 77. Sitzung am 27. Februar 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 80. Sitzung am 27. Februar 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP bei Abwesenheit der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 99. Sitzung am 27. Februar 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat den Antrag in seiner 78. Sitzung am 27. Februar 2002 beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion der CDU/CSU, den Antrag abzulehnen.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, sie lehne den Antrag ab, da sich die Zuständigkeit des Bundes ausschließlich auf die rechtliche Prüfung der Tarife beziehe und er für die Preisgestaltung im Schienenpersonenfernverkehr nicht die Tarifhoheit besitze. Positive Elemente des neuen Preissystems der Deutsche Bahn AG seien darin enthaltene familienfreundliche Komponenten sowie der gesunkene Einstiegspreis für die Bahn-Card. Da sich die Rabatte der Bahn-Card künftig auch auf die Sondertarife bezögen, sehe man die Möglichkeit, dass sich das Preisniveau insgesamt nicht erhöhe. Man werde das neue Bahnpreissystem aber kritisch begleiten, gerade bezüglich der Vorbuchungen und der Preisgestaltung bei Rentnern, Fernpendlern und Studenten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** bemerkte, grundsätzlich sei die Tarifgestaltung Sache der Deutsche Bahn AG, aber bestimmte Tarifbestandteile seien u. a. auch für grundgesetzlich festgelegte Pflichten von besonderer Bedeutung. Die Auswirkungen der voraussichtlichen Halbierung des Bahn-Card-Rabatts auf die Tarife im Nahverkehr und die Auswirkungen des Reservierungssystems, welches die DB AG plane, seien noch nicht geklärt. Es fehle ihr eine politische Stellungnahme der Bundesregierung zu dem Bahnpreissystem als einen für den Eisenbahnverkehr sehr bedeutsamen Schritt. Die Gemeinwohlverpflichtung des Eisenbahnverkehrs im Grundgesetz sei von der Bundesregierung zu verwirklichen. Sie sei der Auffassung, dass der Antrag der Fraktion der PDS zu weit gehe und den Status der DB AG als privatisiertes Unternehmen berühre, werde sich aber enthalten, weil er zutreffende Aspekte beinhalte.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, sie finde es richtig, dass die Politik das neue Bahnpreissystem bewerte, man könne darüber aber nicht beschließen. Es werde mit dem neuen System einiges attraktiver, einiges komplizierter. Die Hauptkritik richte sich dagegen, dass es zu kompliziert sei. Zu kritisieren sei auch, dass sich die DB AG mit diesem System viel stärker an dem Luftverkehr orientiere als an dem Wettbewerber „Autoverkehr“. Das spontane Einsteigen in den Zug werde ein Stück weit bestraft, während die langfristige Planung durch Abschlüsse belohnt werde. Dies halte man für eine falsche Entscheidung, da im Wettbewerb mit dem Auto die Möglichkeit zu einer spontanen Entscheidung wichtig sei. Auch bei Regionalverkehren, die nicht über Dauerkarten abgewickelt würden, trete eine Verschlechterung gegenüber dem Status quo ein. Kritik sei zwar nicht pauschal gerechtfertigt, aber in Bezug auf einzelne Punkte.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, der Preis, zu dem die DB AG ihre Leistungen anbiete, sei eine ureigene unternehmerische Entscheidung, aus der sich die Politik grundsätzlich herauszuhalten habe. Es sei nicht Sache des Deutschen Bundestages, die Höhe der Rabatte zu bestimmen. Die DB AG müsse sich mit ihren Preisen im Wettbewerb mit Konkurrenten messen; wenn sie sich über ihre Preisgestaltung selbst aus dem Wettbewerb nehme, sei dies zunächst Sache der DB AG und erst in zweiter Linie Sache der Politik. Der politische Einfluss bestehe darin, allen Wettbewerbern die gleichen Ausgangsbedingungen zu gewährleisten. Der Antrag der

Fraktion der PDS gehe an diesem System vorbei. Dies bedeute nicht, dass man soziale Aspekte nicht berücksichtigen solle, aber dies sei dann nicht durch die DB AG zu finanzieren, sondern durch den Staat.

Die **Fraktion der PDS** meinte, es sei zwar richtig, dass der Bund bei der Tarifgestaltung der DB AG nicht eingreifen müsse, er könne dies aber trotz der Bahnreform. Es gehe darum, dass von der DB AG ein neues Bahnpreissystem vorgeschlagen werde, welches die Chancen der DB AG in erheblichem Umfang vermindere und in konkrete Gesetze eingreife. Nach allen Stimmen, die man bislang gehört habe, werde die

Halbierung des Rabatts bei der Bahn-Card in erheblichem Umfang Kunden der DB AG vertreiben. Ein entscheidender Fehler sei es, wenn die DB AG so tue, als sei der Bahnverkehr mit dem Luftverkehr vergleichbar. Die Bahn sei ein Massenverkehrsmittel und sie gewinne Fahrgäste vor allem dadurch, dass der Fahrgast flexibel Verbindungen im Stundentakt nutzen könne. Nach allem was man wisse, werde es mit dem neuen System im Dezember 2002 ein Chaos und eine Verschlechterung für den durchschnittlichen Bahnkunden geben. Man sehe nach wie vor die Notwendigkeit, dass sich der Deutsche Bundestag zu dem Preissystem äußere.

Berlin, den 27. Februar 2002

Karin Rehbock-Zureich
Berichterstatlerin