

Kwasniewski, Klaus

Article — Digitized Version

Revisionsbedürftige Bundesbahnpolitik

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Kwasniewski, Klaus (1977) : Revisionsbedürftige Bundesbahnpolitik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 57, Iss. 3, pp. 110-111

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135045>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Revisionsbedürftige Bundesbahnpolitik

Anlässlich des verkehrspolitischen Jahresgesprächs 1977, zu dem der Bundesverkehrsminister kürzlich mehr als 50 Vertreter von Unternehmen, Arbeitnehmern und der Verkehrswirtschaft nach Bonn geladen hatte, erläuterte Kurt Gscheidle die Schwerpunkte seiner verkehrspolitischen Arbeit in den kommenden vier Jahren. Wie nicht anders zu erwarten, war die Sanierung der Bundesbahn das zentrale Thema der Veranstaltung.

Allein im vergangenen Jahr fuhr die Bahn nach eigenen Angaben bei einem Umsatz von 20,8 Mrd. DM wieder einen Verlust von 3,9 Mrd. DM ein. Er ist zwar um fast 0,5 Mrd. DM niedriger als im Jahr zuvor, doch ist damit keineswegs eine Tendenzwende eingetreten, sondern allenfalls eine gewisse Abflachung weiter steigender Anforderungen an den Bundeshaushalt. Der tatsächliche Zuschußbedarf vom Bund, der sich aus erfolgswirksamen Leistungen, Liquiditätshilfen, Investitionszuschüssen und Verlustübernahmen zusammensetzt, hat den Wert von 10 Mrd. DM überschritten und bewegt sich 1977 auf 15 Mrd. DM zu. Weitere derartige Zuwendungen sind aber dem Steuerzahler nicht mehr länger zumutbar, und die entsprechenden Mittel sind vom Finanzminister gegenwärtig auch nicht mehr aufzubringen. Bis 1975 sind schon 5,2 Mrd. DM an Verlusten bei der Bahn aufgelaufen, die nicht vom Bund erstattet wurden. 1976 kamen weitere 2,8 Mrd. DM hinzu, und 1977 dürften es fast 5 Mrd. DM sein. Das heißt, in diesem Jahr steigen die vom Bund nicht erstatteten und über den Kapitalmarkt abzudeckenden aufsummierten Verluste der Bahn auf rd. 13 Mrd. DM. Insgesamt wird sich damit die Verschuldung der Bundesbahn auf über 30 Mrd. DM belaufen, für die an Zinsen mehr als 2 Mrd. DM aufgebracht werden müssen. Es ist also nur noch eine Frage der Zeit, wann die Bahn den für Investitionen benötigten hohen Fremdmittelbedarf zur Abdeckung ihrer Verluste heranziehen muß.

Nach dem vom Verkehrsminister vorgetragenen Konzept der Bundesregierung soll diese Entwicklung durch eine Verbesserung der Ertragskraft der Bundesbahn durch „Konzentration und Investition“ abgebremst werden. Die jährlichen Investitionszuschüsse der Bundesregierung sollen von 580 Mill. DM 1975 auf rund 1,8 Mrd. DM 1980 steigen. Hierdurch soll erreicht werden, daß die Bundesbahn einen gesicherten Platz in der Verkehrswirtschaft behalten soll, den Bundeshaushalt und damit den Steuerzahler aber nicht überfordert.

Das Konzept der „Konzentration und Investition“ dürfte jedoch allein nicht ausreichen, eine konsequente und dauerhafte Sanierung der Bundesbahn zu erzielen. Eine Rationalisierung und Modernisierung jener Teile der Bahn, in denen der Schienenverkehr noch konkurrenzfähig ist, der Abbau von überflüssigen Kapazitäten und Personal sowie der Verzicht auf Verkehrsleistungen, die auch unter solchen Bedingungen nicht mehr zu kostendeckenden Preisen abgesetzt werden können, sind zweifellos wichtige Sanierungsmaßnahmen. Nur stellt sich die grundsätzliche Frage, ob dies alles bei einer Bundesbahn als öffentliche Verkehrseinrichtung realisierbar sein wird und ob – sollte dies der Fall sein – eine erreichte Kostensenkung dann auch von Dauer sein wird. Hier ist zweifellos dem DIHT zuzustimmen, daß dies nur bei einer Bahn, die als ein kostenbewußt und marktorientiert arbeitendes Verkehrsunternehmen organisiert und geführt wird, möglich sein wird.

Die gegenwärtigen Schwierigkeiten der Bahn sind nämlich bereits im Bundesbahngesetz vorprogrammiert worden. Danach ist sie einerseits eine Bundesbehörde, und die Erfüllung ihrer Aufgaben ist öffentlicher Dienst. Auf der anderen Seite soll diese Behörde nach dem Gesetz „wie ein Wirtschaftsunternehmen zu führen“ sein und ihre Aufwendungen durch eigene Erträge decken. In der Praxis ist die Bahn aber Verwaltung und versteht sich auch selbst als solche.

Der Status der Bundesbahn als Behörde bedingt beispielsweise eine hohe Zahl unkündbarer Bediensteter mit einem beträchtlichen sozialen Besitzstand und besonderen Privilegien. Ein Abbau des Personalbestandes von 391 000 Beschäftigten Ende vergangenen Jahres, auf den etwa 80 % der Ausgaben der Bahn entfallen, wird auch dadurch erschwert, daß der Bundesverkehrsminister erklärte, aus sozialen Erwägungen und wohl auch in Anbetracht der großen Zahl an Arbeitslosen keine Entlassungen vorzunehmen. Dennoch wurde seit dem Einstellungsstopp im November 1974 die Zahl der Beschäftigten ohne nennenswerte Folgen für den Bahnbetrieb um 41 000 verringert. Nach einem im Auftrage des DB-Vorstandes erarbeiteten Gutachten zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Bundesbahn hätten es aber durchaus mehr sein können. Der Vorstand selbst geht sogar davon aus, daß die Bundesbahn 1985 im betriebswirtschaftlich optimalen Netz mit 238 000 Beschäftigten auskommen würde.

Die gegenwärtige Organisationsstruktur der Bundesbahn bedingt aber nicht nur ein Zuviel an Beschäftigten, sondern behindert mit der Doppelfunktion einer Art Unternehmensführung auf der einen und einer Verwaltung auf der anderen Seite die Durchsetzung eigener Ziele und engt damit den betrieblichen Handlungsspielraum ein. Bei der vorliegenden Verantwortungsstruktur sind überdies nur schwer Verantwortliche auszumachen und noch weniger verantwortlich zu machen. Daher sollte die Kollegialverantwortung an der Spitze des Unternehmens zugunsten einer Gesamtverantwortung des Vorstandsvorsitzenden aufgegeben werden. Außerdem wären überschaubare, resultatsbezogene Verantwortungsbereiche und eine wirklichkeitstreue Ergebniskontrolle einzuführen.

Mit dieser Neuorientierung der Bundesbahnpolitik sollten weitere Maßnahmen Hand in Hand gehen. So sollte von seiten der Bundesregierung vor allem klargestellt werden, wann im Rahmen des betriebswirtschaftlich optimalen Streckennetzes mit Entscheidungen über die Einstellung oder weitere Bedienung einzelner Strecken zu rechnen ist. Die Unsicherheit in der Wirtschaft hierüber bereitet der Bundesbahn schon heute unnötige Verkehrsverluste. Auch die Umschichtung des Personennahverkehrs in der Fläche auf den kostengünstigeren Bus sollte verstärkt fortgesetzt werden.

Noch wichtiger und von einer grundlegenden Bedeutung ist aber die Chance für eine neue Verkehrsordnungspolitik, die sich bei einer Neuorientierung der Bundesbahnpolitik auftut. Bisher basierte die Verkehrsordnungspolitik im wesentlichen auf einem Wettbewerbsschutz zugunsten der Schiene. Da die Bahn im Vergleich zu konkurrierenden Verkehrsträgern die Kosten für ihre Transportwege selbst zu tragen und zudem – in den letzten Jahren aber in ihrem Gewicht an Bedeutung verlorene – gemeinnützige Aufgaben zu erfüllen hat, versuchte man, sie vor der Konkurrenz leistungsfähiger Verkehrsträger zu schützen. Die Schutzbedürftigkeit der Bundesbahn nahm bei dieser Einstellung zwangsläufig mit den steigenden Verlusten zu. Alle auch noch so vernünftigen verkehrspolitischen Vorschläge und Maßnahmen hatten keine Realisierungschance, wenn zu vermuten war, daß sie vielleicht die Ertragslage der Bahn verschlechtern könnten.

Dieser äußerst bequemen Lösung der Anpassungsprobleme der Bundesbahn schloß sich vor gut einem Jahr sogar das Bundesverfassungsgericht in einem Urteil über die Kontingentierung der Zahl von Fahrzeuggenehmigungen im gewerblichen Straßengüterverkehr an. Doch diese höchstrichterliche Entscheidung, die geradezu als Aufforderung verstanden werden kann, die Verluste der Bahn ruhig weitersteigen zu lassen oder aber – falls diese Last nicht mehr zu tragen ist – entsprechende konkurrenzbeschränkende Maßnahmen zu ergreifen, übersieht zweierlei: Die Bundesbahn ist durchaus rationalisierungs- und damit in gar nicht so wenigen Bereichen gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig. Und die gleichen Behauptungen zugunsten eines Schutzes der Bahn erwiesen sich in anderen europäischen Ländern anhand der praktischen Erfahrungen als falsch.