

Gleißner, Erwin

Article — Digitized Version

## Krisenfahrt ohne Ende? Eine Replik

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Gleißner, Erwin (1978) : Krisenfahrt ohne Ende? Eine Replik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 58, Iss. 11, pp. 573-574

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135255>

**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.*

# Krisenfahrt ohne Ende?

## Eine Replik

Erwin Gleißner, Bonn

In der Juliausgabe des WIRTSCHAFTSDIENST veröffentlichten wir von Professor Aberle einen Aufsatz zur Krise der Deutschen Bundesbahn<sup>1)</sup>. Seine Schlußfolgerungen stießen im Bundesministerium für Verkehr auf Kritik. Ministerialdirigent Dr. Gleißner faßt diese zusammen.

---

In seinem Aufsatz „Krisenfahrt ohne Ende“ in Heft 7 des WIRTSCHAFTSDIENST hat sich Prof. Aberle mit den Ursachen der gegenwärtigen Probleme der Deutschen Bundesbahn auseinandergesetzt. So verdienstvoll das Vorhaben im Hinblick auf die notwendige Auseinandersetzung mit den Problemen der DB zu werten ist, so ist es doch ebenso notwendig, einige der getroffenen Schlußfolgerungen einer kritischen Würdigung zu unterziehen. Dies bezieht sich insbesondere auf den Vorwurf, daß die Politik im Hinblick auf die Bewältigung der „Krise“ der DB versagt hat.

Um diesen massiven Vorwurf gerecht würdigen zu können, ist es notwendig, die Analyse der Ursachen daraufhin zu überprüfen, ob mit ihr alle Tatbestände zutreffend erfaßt und in den richtigen Zusammenhang gestellt worden sind. Es fällt dabei vor allem auf, daß die Entwicklung der DB als ein singuläres Problem der Bundesrepublik erscheint. Aberle übersieht, daß diese Probleme in mehr oder minder starkem Ausmaß in allen Industriestaaten auftreten. Dabei ist insbesondere in den siebziger Jahren festzustellen, daß sich das Tempo der Verschlechterung generell beschleunigt. Dies ergibt sich aus dem auch von Aberle beschriebenen technologischen Wandel, der das Rad-Schiene-System überall in Bedrängnis gebracht hat. Im Rahmen einer marktwirtschaftlichen Ordnung lassen sich solche Entwicklungen mit politischen Eingriffen nur begrenzt korrigieren oder in ihrer Richtung verändern. Ein ähnliches Phänomen zeigt sich im übrigen auch in staatswirtschaftlich orientierten Ländern mit ihren un-

gleich stärkeren Instrumenten zur Lenkung der Produktion und des Konsums.

Ein weiteres Phänomen wird in der Analyse von Aberle ebenfalls nur unzureichend gewürdigt. In den letzten Jahrzehnten ist im Verkehrsbereich ein Vordringen des Eigenverkehrs zu verzeichnen, das die Möglichkeiten des Wettbewerbs zwischen Unternehmen weitgehend einengt. Diese Entwicklung wird besonders im Personenverkehr deutlich. Hier zeigen sich Probleme, die mit einer derartigen Entwicklung verbunden sind, am deutlichsten. Aus einer Reihe von Gründen wird der Individualverkehr nie eine 100%ige Deckung des Mobilitätsbedarfs erreichen können. Dies erfordert jedoch zwingend die Erhaltung eines funktionsfähigen öffentlichen, jedermann zugänglichen Verkehrssystems. Es ist offenkundig, daß bei einem weiter zunehmenden Pkw-Bestand das Potential für ein öffentliches Verkehrssystem und damit dessen Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit weiter schrumpfen und zum Teil in seiner Existenz gefährdet wird. Analoge Entwicklungen sind im Bereich des Güterverkehrs eingetreten, wenn auch der öffentliche Anteil hier noch erheblich höher liegt.

In diesem Spannungsfeld ist letzten Endes auch die Problematik der DB zu sehen. Die von Aberle als Fehlversuche eines Krisenmanagements bezeichneten Aktivitäten des Bundesministers für Verkehr können nur vor dem genannten Hintergrund hinreichend beurteilt werden.

Dies gilt einmal für die Überlegungen zur zukünftigen Netzkonzeption. Diese Netzkonzeption ist niemals als ein Patentrezept zur Lösung der DB-Probleme verkauft worden. Gleichwohl kann auf eine entsprechende Korrektur in diesem Bereich nicht verzichtet werden. Die Rad-Schiene-Technologie kann kein Dogma sein. Sie ist vielmehr dort

---

<sup>1</sup> Gerd Aberle: Krisenfahrt ohne Ende, in: WIRTSCHAFTSDIENST, 58. Jg. (1978), H. 7, S. 351 ff.

*Dr. Erwin Gleißner, 43, ist Ministerialdirigent im Bundesministerium für Verkehr.*

einzusetzen, wo sie konkurrierenden Systemen überlegen oder zumindest gleichwertig ist. Die auch von Aberle anvisierte weitgehend automatisierte Bahn ist schon angesichts des damit gebundenen Kapitals nur dort vertretbar, wo ein Mindestverkehrsaufkommen gesichert ist. Man wird deshalb für die Fläche mit ihrem geringen Verkehrsaufkommen ganz zwangsläufig ein anderes öffentliches Verkehrssystem vorhalten müssen. Jede Aufrechterhaltung des Status quo wird nur dazu führen, daß in absehbarer Zeit die öffentliche Verkehrsbedienunq in weiten Regionen weiter schrumpfen und an den Rand ihrer Existenz gebracht wird.

Außerdem bemängelt Aberle, daß die Politik vermieden habe, sich zur Aufgabenstellung der DB konkret zu äußern. Der Leistungsauftrag des Jahres 1977 wird wegen fehlender konkreter Zielformulierungen als keine Hilfestellung dargestellt. Nun könnte man sich über die Frage, wie konkret der Leistungsauftrag tatsächlich ist, trefflich streiten, ohne mehr als eine akademische Diskussion zu bewirken. Aberle übersieht jedoch zweierlei. Einmal kann und muß sich ein Leistungsauftrag auf generelle Zielvorgaben konzentrieren, alles andere wird die im Bundesbahngesetz vorgesehene Verantwortung des Vorstands für die Führung des Unternehmens im Kern berühren und letztendlich zur Regie-Bahn führen. Auf der anderen Seite entspricht die Verkürzung der Aktivitäten zur Problembewältigung auf die Netzkonzeption und den Leistungsauftrag nicht der Realität. Eher beispielhaft sei nur auf die im Kabinettsbeschuß vom 14. Juni 1978 enthaltenen investitions-politischen Beschlüsse und auf die Überlegungen zum Abbau produktivitätshemmender Faktoren hingewiesen.

Die falsche Interpretation dieser Beschlüsse zeigt sich insbesondere an den Ausführungen Aberles zur Frage der Trennung von Betrieb und Weg. Hier bemängelt Aberle, daß dieser Vorschlag keine neue Idee sei. Dies ist zutreffend, nur was soll's. An originären Ideen zur Bewältigung des Problems ist ohnehin — auch bei Aberle — nichts zu erblicken; warum soll ein alter Vorschlag nicht in einer veränderten Situation sinnvoll und überlegenswert sein.

Ferner meint Aberle, daß Kostenersparnisse bei unveränderten Bedingungen nicht eintreten würden. Gerade der Ermittlung solcher Einsparungen dient aber die vom Kabinett beschlossene Überprüfung der verschiedenen denkbaren Modelle. Die Schaffung und Führung überschaubarer Verantwortungs- und Leistungsbereiche lassen durchaus Vorteile erwarten. Dies läßt sich unter Umständen sogar ohne die von Aberle geforderte Änderung des öffentlichen Dienstrechts erreichen, obwohl dieser Aspekt naturgemäß bei den weiteren Prüfungen nicht ausgeklammert werden kann und soll.

Darüber hinaus wird von Aberle auf die Möglichkeit von Konflikten zwischen bahnbetrieblichen Erfordernissen und schienenspezifischen Überlegungen durch externe Institutionen — was immer das im einzelnen auch sein möge — hingewiesen. Solche Konflikte werden jedoch durch eine Trennung von Betrieb und Weg nicht erst geschaffen, wie die erhitzte Diskussion um die Netzkonzeption gezeigt hat.

Schließlich weist Aberle auf die Schwierigkeiten der Entwicklung eines Gebührentarifs für die Schienenbenutzung hin. Nun ist dies zum einen sicherlich nicht schwieriger — eher leichter — als die Festlegung von Schiffahrtsabgaben oder von Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer. Zum anderen wird ein heute nicht vorhandenes zusätzliches Steuerungselement geschaffen, dessen mögliche Auswirkungen nicht unterschätzt werden sollten. Die Trennung von Betrieb und Weg ist sicherlich nicht das Patentrezept zur Lösung der DB-Probleme. Schließlich funktioniert es aber sowohl im Schienenpersonenverkehr der USA als auch Kanadas. Deshalb sollte man die Ergebnisse der Überprüfung dieser Überlegungen im Detail abwarten und nicht vorschnell bereits jetzt „Ergebnisse“ verkünden und insbesondere nicht die notwendige Überprüfung als einen Versuch zur Vertagung der Probleme brandmarken. Der von Aberle erhobene Vorwurf der Entschlußlosigkeit würde bei einem Verzicht der Politiker auf eine eingehende Prüfung mit Sicherheit durch den Vorwurf eines übereilten Vorgehens ohne ausreichende Berücksichtigung der Detailproblematik ersetzt werden.

## KONJUNKTUR VON MORGEN

Der vierzehntäglich erscheinende Kurzbericht des HWWA - Institut für Wirtschaftsforschung - Hamburg über die Binnen- und Weltkonjunktur und die Rohstoffmärkte

ISSN 0023-3439

VERLAG WELTARCHIV GMBH - HAMBURG