

Dollinger, Werner; Daubertshäuser, Klaus

**Article — Digitized Version**

## Umstrittene Bundesbahnsanierung

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Dollinger, Werner; Daubertshäuser, Klaus (1984) : Umstrittene Bundesbahnsanierung, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 64, Iss. 5, pp. 215-222

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135917>

**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.*

## Umstrittene Bundesbahnsanierung

Einigkeit herrscht unter den Politikern eigentlich nur über den hohen Sanierungsbedarf der Deutschen Bundesbahn. Das Sanierungskonzept dagegen ist nach wie vor umstritten. Dies wurde Anfang April in einer Bundestagsdebatte über die künftige Bahnpolitik erneut deutlich. Die Vorstellungen der Bundesregierung erläutert Bundesverkehrsminister Dr. Werner Dollinger. Klaus Daubertshäuser, verkehrspolitischer Sprecher der SPD, nimmt Stellung.

Werner Dollinger

### Das Konsolidierungskonzept der Bundesregierung

Für diejenigen, die das „Sondervermögen Deutsche Bundesbahn“ verkehrspolitisch und finanzpolitisch gegenüber der Allgemeinheit, also auch dem Steuerzahler, zu verantworten hat, spielt der folgende Tatbestand eine wichtige Rolle: Heute muß jeder Steuerzahler, egal ob er Bahnfahrer ist oder nicht, erst einmal jährlich rund 590 DM für die Bahn bezahlen.

Ich will an dieser Stelle nicht das „eisenbahnpolitische Wäschewaschen“ fortsetzen, das in den letzten Wochen und Monaten so emsig betrieben worden ist. Daß die Deutsche Bundesbahn seit dem Ende der 60er Jahre immer mehr und immer schneller in die roten Zahlen gefahren ist, hat vielfältige Gründe. Zum größten Teil sind es Strukturprobleme. Die Zunahme des Straßenverkehrs in den vergangenen Jahrzehnten, der Rückgang der Kohle- und Stahlproduktion, der Bau von Rohrfernleitungen, aber auch eine rasch zunehmende Konkurrenz in der Luft haben die Verkehrsanteile der Deutschen Bundesbahn erheblich sinken lassen. Ihr Anteil am Personenverkehr ist zwischen 1960 und 1982 von 15,7 % auf 6,6 % zurückgegangen.

Im Güterverkehr gingen die Anteile von 44,2 % 1960 auf nur noch 29 % im Jahre 1982 zurück.

Eine solche Entwicklung kann man nicht durch Gesetze und Verordnungen aufhalten. Denn eines ist klar: Das Grundprinzip der freien Wahl des Verkehrsmittels, das unserer gesamten freiheitlichen Wirtschaftsordnung entspricht, steht nicht zur Disposition.

#### Handlungsbedarf

Der Verlust von Verkehrsanteilen der Deutschen Bundesbahn hat auch deutliche Spuren in ihrer Wirtschafts- und Finanzposition hinterlassen. Betrug der Jahresverlust im Jahre 1960 noch gerade 14 Mill. DM, so waren es 1982 bereits 4,15 Mrd. DM, und es kann schon mit Befriedigung zur Kenntnis genommen werden, daß der Jahresverlust für 1983 auf 3,75 Mrd. DM zurückgeführt werden konnte. Auch die Verschuldung der Deutschen Bundesbahn konnte 1983 erstmalig seit vielen Jahren gebremst werden. Allerdings auf dem sehr hohen Niveau von 35,6 Mrd. DM gegenüber einem Schuldenstand von 6,2 Mrd. DM in 1960. Und dies, obwohl die jährlichen Bundesleistungen an die

Deutsche Bundesbahn bedrohlich von weniger als 1 Mrd. DM in 1960 auf heute 13,8 Mrd. DM hochgeschwungen sind. Würde das Tempo, in dem die Verschuldung in den vergangenen Jahren angestiegen ist, weiter anhalten, so wäre etwa 1987 mit einem Schuldenberg von über 60 Mrd. DM zu rechnen, und damit wäre das Eigenkapital der Deutschen Bundesbahn aufgezehrt. Das Tempo der Verschuldung würde auch anhalten oder sich gar verstärken, wenn nichts geschieht. Der Handlungsbedarf zur Sanierung, ja Rettung der Deutschen Bundesbahn war also dringend. Mit den „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn“, die von der Bundesregierung am 23. November 1983 beschlossen worden sind, wurden die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, der Bahn langfristige Chancen zu sichern.

Unser Ziel ist eine leistungsfähige, schnelle, komfortable, wettbewerbsfähige und an den Marktchancen orientierte Bahn, die ihre Leistungen absetzen kann. Es ist zu viel geredet worden vom „Kahlschlagkonzept“. Aber wer die Bahn zerschlagen will, der steckt nicht 40

Mrd. DM in Modernisierungsinvestitionen, wie es die Bahn mit Hilfe des Bundes allein bis 1990 beabsichtigt. Und der Bau von 426 km neuer Schnelltrassen für die Bahn sind das Gegenteil von dem zu oft behaupteten Wort von der „Schrumphbahn“. Ohne Anpassung und ohne Modernisierung und Rationalisierung würden wir der Bahn aber mit Sicherheit einen Platz im Verkehrssystem der Zukunft geradezu vor enthalten.

An schönen Sanierungsplänen für die Bahn hat es in der Vergangenheit nicht gefehlt. Aber alle Versuche, sie in die Wirklichkeit umzusetzen, sind gescheitert. Meist sind sie von politischen Interessen untergraben worden. Wir müssen aus dieser Erfahrung lernen, daß ohne eine klare und nachhaltige Trennung der politischen und unternehmerischen Verantwortung für die Deutsche Bundesbahn die notwendige Konsolidierung nicht zu erreichen sein wird. Die Bundesregierung muß den Handlungsrahmen vorgeben und die gemeinwirtschaftlichen Auflagen erteilen. Viel zu sehr ist in der Vergangenheit auch gegen die Vorschrift des Bundesbahngesetzes verstoßen worden, wonach die Bahn unter der Verantwortung ihrer Organe, also Vorstand und Verwaltungsrat, mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung wie ein Wirtschaftsunternehmen zu führen ist. Das heißt praktisch: Es ist in erster Linie Aufgabe des Unternehmens, unter Ausschöpfung aller notwendigen Rationalisierungsmaßnahmen die Organisation und das Leistungsangebot der Deutschen Bundesbahn dem Strukturwandel anzupassen. Dies natürlich im von der Bundesregierung vorgegebenen Rahmen, denn trotz der klaren Trennung von politischer und unternehmerischer Verantwortung muß die enge Verzahnung von Unternehmens- und Bundespolitik, wo

immer sie geboten ist, gewährleistet bleiben.

### Leitlinien

Mit den „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn“ ist der vom Gesetz her vorgegebene Trennung der Verantwortlichkeiten Leben eingehaucht worden. Ich kann das in diesem Rahmen nur an Hand einiger Beispiele skizzieren:

□ Das Bundeskabinett hat beschlossen, den DB-Vorstand nachhaltig in seinem Ziel zu unterstützen, die Arbeitsproduktivität um 40 % real zu erhöhen sowie die Gesamtkosten um rund 25 % und die Personalkosten um rund 30 % real zu senken. Gleichzeitig hat die Bundesregierung festgestellt, daß die Anpassung der Leistungen und Kapazitäten der Deutschen Bundesbahn an die strukturellen Entwicklungen in Wirtschaft und Verkehr im gesamtstaatlichen Interesse liegt. Das bedeutet konkret, daß der Bund seine bisherigen Finanzleistungen an die Deutsche Bundesbahn aufrechterhalten und neue Festlegungen über den künftigen Umfang im Haushalt 1985 und der mittelfristigen Finanzplanung im 1. Halbjahr 1984 treffen wird.

□ Die Bundesregierung hat das Engagement der Deutschen Bundesbahn im öffentlichen Personennahverkehr bekräftigt. Sie hat dabei

gleichzeitig die finanziellen Grenzen abgesteckt, so daß auch die Bundesländer und die kommunalen Gebietskörperschaften für ihre Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn, sei es in Verkehrsverbänden, sei es in anderen Kooperationen, klare Peilmarken an die Hand bekommen haben. So sollen in den Verkehrsballungsräumen mit vorhandenen Verkehrs- und Tarifverbänden die Jahresverluste der Verkehrsunternehmen des Bundes nicht stärker steigen als die Gesamtaufwendungen aus dem Bundeshaushalt an die Deutsche Bundesbahn. Bei neuen Kooperationen gilt Entsprechendes.

Beim Bau neuer S-Bahnen dürfen dem Bund und der Deutschen Bundesbahn keine neuen Folgekosten entstehen. Die Bundesregierung hat bekräftigt, daß die Bahn sich nicht aus „der Fläche“ zurückziehen wird. Bei der Verkehrsgestaltung soll aber dem nachfragegerechteren und wirtschaftlicheren Verkehrsmittel der Vorzug gegeben werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich betonen, daß ich der Deutschen Bundesbahn keine politische Vorgabe für eine bestimmte Größe des Streckennetzes gegeben habe, weil der Bahnvorstand hier eigenverantwortlich jeden Einzelfall prüfen und entscheiden muß, und zwar unter Berücksichtigung regionaler Aspekte. Für eine Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße gelten also strenge Voraussetzungen. Man muß aber auch klar sehen, daß die Verkehrsbedienung mit dem Bus bei der heutigen Wohn- und Standortstruktur häufig besser und nachfragegerechter ist als die Schiene. Man sollte aber auch dies zur Kenntnis nehmen: Im Personennahverkehr auf der Schiene fährt die Bundesbahn ein jährliches Defizit von 4,5 Mrd. DM ein. Im Busver-

Die Autoren  
unseres  
Zeitgesprächs:

*Dr. Werner Dollinger, 65, ist  
Bundesminister für Verkehr.*

*Klaus Daubertshäuser, 40,  
ist verkehrspolitischer Sprecher  
der SPD-Bundestagsfraktion.*

# Die Krise der Deutschen Bundesbahn

Seit Anfang der 60er Jahre befindet sich die Bundesbahn auf Talfahrt. Dies läßt sich an einer Reihe von Indikatoren ablesen:

- Betrag die Verschuldung der Bahn 1960 noch ca. 6 Mrd. DM, so hatte sie Ende 1983 schon rund 36 Mrd. DM erreicht.
- Die jährlichen Ausgleichszahlungen des Bundes, die sich 1960 noch auf weniger als 1 Mrd. DM belaufen hatten, waren 1983 auf 13,3 Mrd. DM gestiegen.
- Die jährlichen Verluste nahmen von 14 Mill. DM 1960 auf 4 Mrd. DM 1983 zu.
- Die Personalausgaben machen inzwischen 67 % der Aufwendungen bzw. 134 % der Markterlöse (Güterverkehrs- und Personenverkehrserträge) aus. Obgleich zwischen 1960 und 1983 ein Abbau der Beschäftigten von 511 839 auf 302 872 stattgefunden hat, wird der Personalüberhang seit einigen Jahren jeweils mit 10 000 Beschäftigten angegeben.
- Die Zinsbelastung betrug 1983 2,9 Mrd. DM; das bedeutet, daß die Zinszahlungen allein 19,2 % der Markterlöse schlucken.

Die Bundesbahn sieht sich vor gravierenden Strukturproblemen, deren Lösung zugleich eine Frage des Überlebens ist. Wenn die Notbremse nicht gezogen wird, dürfte die Bundesbahn unter Status-quo-Bedingungen bis 1990 über 90 Mrd. DM Schulden angesammelt haben; schon 1988 wäre aber ihr Eigenkapital aufgezehrt. Die Zinslast würde dann auf 7,2 Mrd. DM angewachsen sein und der Fehlbetrag 10 Mrd. DM ausmachen: Es würde sich eine Deckungslücke (Bundesleistungen und Kreditaufnahmen) von 24,9 Mrd. DM aufun.

Der Unternehmensvorstand der Bundesbahn hat daher eine Sanierungsstrategie ausgearbeitet, und der Bundesverkehrsminister hat diese Konzeption in den am 23. 11. 1983 vom Bundeskabinett verabschiedeten „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn“ bestätigt. Es gilt vorrangig zwei Problembe- reiche anzugehen:

- Die Verbesserung des Verhältnisses zwischen Aufwand und Leistung.
- Die Stärkung der Marktstellung der DB. Dies wird sich vor allem in Streckenstilllegungen und Personalabbau, aber auch in Neuinvestitionen auswirken.

Im einzelnen sieht das Konzept folgendes vor: Bis 1990 sollen

- die Arbeitsproduktivität um 40 % gesteigert,

- die Personalkosten um 30 % und
- die Gesamtkosten um 25 % gesenkt werden.

Um diese Zielvorgaben zu erreichen, sollen bis 1990

- mehr als 40 Mrd. DM investiert werden, um die Schiene an die übrige Verkehrsinfrastruktur anzupassen,
- die Finanzierung des Streckenausbaus außerhalb der plafonierten Bundesleistungen erfolgen,
- die Deckungslücke reduziert und die Verschuldung auf 53 Mrd. DM begrenzt werden,
- ein weiterer Personalabbau von derzeit ca. 303 000 Beschäftigten um rund 80 000 erfolgen und
- das Streckennetz im Güterverkehr von 27 600 auf 22 000 Schienenkilometer reduziert sowie im Personenverkehr von 22 500 auf 15 500 Kilometer verringert und auf den billigeren Busbetrieb umgestellt werden.

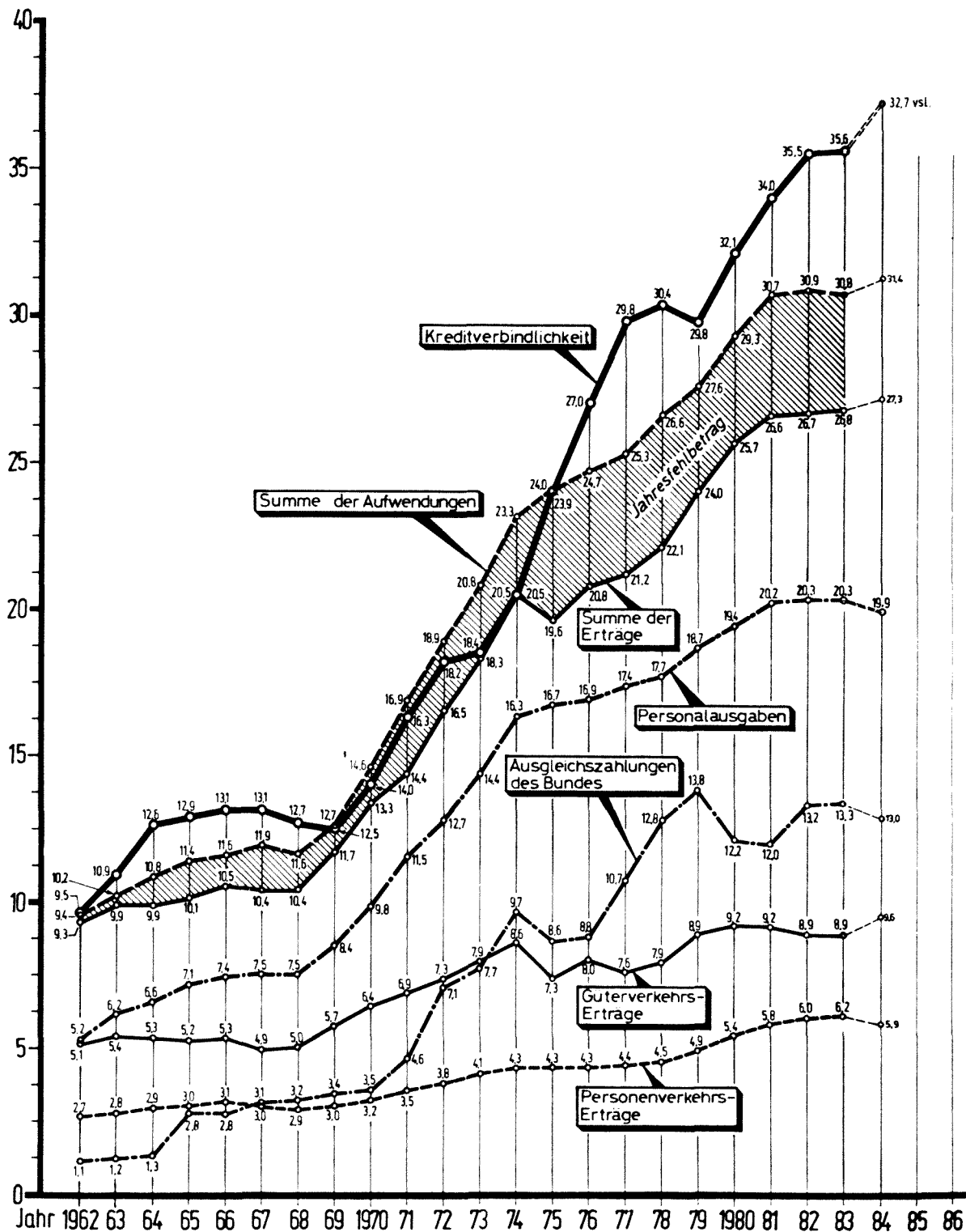
Seit dem Jahre 1960 wurden mehr als 2000 Kilometer Bahnlinie auf dem Lande völlig stillgelegt und der Personenverkehr auf ca. 5000 Kilometer Länge eingestellt. Dies betraf rund 390 Strecken. Daneben wurde in den letzten Jahren der Fahrplan ausgedünnt.

Während im Jahr 1982 etwa 700 Mill. Personen in den großstädtischen Regionen auf 3600 Streckenkilometern befördert wurden, nutzten die übrigen 19 500 Kilometer nur 340 Mill. Fahrgäste, und im Personenverkehr auf dem Lande mußten viele Strecken mit weniger als 1000 Reisenden täglich befahren werden. Der Schrumpfungsprozeß wird daher auch in Zukunft insbesondere beim kostengünstigen Personenverkehr in der Fläche ansetzen, wo nur etwa ein Fünftel der Kosten eingefahren werden können. Hier wird der Fahrbetrieb weitgehend auf den Bus umgestellt. Schon jetzt befördert die Bahn mit rund 1 Mrd. Personen auf der Straße fast ebensoviele Fahrgäste wie auf der Schiene. 1981 wurden 163 Zugverbindungen gestrichen, 1982 waren es schon 238 Verbindungen mit 4184 Zügen je Woche. 1983 erfolgte eine weitere Verminderung des Zugangebots um 2 %, es wurden 2907 Verbindungen in der Woche gestrichen. Für 1984 ist geplant, den Personenverkehr auf sieben Strecken mit insgesamt 174 Bahnkilometern stillzulegen.

Dem steht nur ein ganz geringer Bau neuer Schienenstrecken gegenüber; der Fernverkehr läuft nach wie vor über das alte Reichsbahnnetz. Geplant und in Angriff genommen sind 614 Kilometer Neubauten (u. a. Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart) sowie Ausbauten von ca. 2000 Kilometern.

# Die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Bundesbahn ab 1962

Mrd. DM



Quelle: Deutsche Bundesbahn.

HVB Pl. 101, 27. Jan. 1984

kehr der Deutschen Bundesbahn werden ebensoviele Personen befördert; der Busverkehr aber ist nahezu kostendeckend.

□ Die Bundesregierung hat jeden Zweifel an der Weiterführung der im Bau befindlichen Neu- und Ausbaustrecken beseitigt. Bis zum Anfang der 90er Jahre werden allein 426 km Neubaustrecke mit einem Investitionsaufwand von über 15 Mrd. DM erstellt. Mit den Neu- und Ausbaustrecken wird die Bundesbahn über ein Intercity-Netz von 2000 km verfügen, auf dem dann die Züge 200 km schnell fahren können. Dadurch wird die Kapazität und die Qualität der Beförderungsleistungen der Deutschen Bundesbahn wesentlich erhöht und ihre Wettbewerbsfähigkeit gestärkt. Insgesamt wird der Schwerpunkt der Investitionen auf dem Ausbau und Neubau der Teile des Schienennetzes liegen, die für eine überregionale Beförderung großer Verkehrsmengen erforderlich sind – mit der dazugehörigen Ausgestaltung der Güter- und Reisezugbedienung zwischen Verkehrsballungsräumen und wichtigen Zentren. Ein erhebliches Rationalisierungspotential liegt natürlich auch im technischen Bereich. Als Beispiel will ich nur darauf hinweisen, daß die Unterhaltungskosten für den Drehstrommotor der

modernen Lok E 120 bei etwa einem Drittel der Unterhaltungskosten für herkömmliche Motoren liegen.

Soweit zu den Beispielen aus dem Bundesbahnkonzept.

### Neue Ambitionen

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat uns am 14. März dieses Jahres mit der Meldung überrascht, daß das Jahresergebnis für 1983 um 400 Mill. DM niedriger als das von 1982 und gegenüber dem ursprünglichen Wirtschaftsplan sogar um 1 Mrd. DM geringer ist. Darüber hinaus konnte ein Anstieg der Schulden bei unveränderter Höhe der Bundesleistungen vermieden werden. Wir haben diese Meldungen natürlich gerne zur Kenntnis genommen, wenngleich ich auch vor der Meinung warnen muß, daß die Dinge bei der Deutschen Bundesbahn nunmehr gleichsam von alleine in die richtige Richtung laufen würden. Ohne erhebliche Anstrengungen bei den Zukunftsinvestitionen in ein leistungsfähigeres Streckennetz und die moderne Technik wird sich eine nachhaltige Sanierung nicht erreichen lassen. Und das bedeutet, daß der Kapitalbedarf der Deutschen Bundesbahn in den nächsten Jahren erheblich zunehmen wird.

Erfreulich ist zu sehen, mit welchem Elan der Bahnvorstand sich daranmacht, auf dem Verkehrsmarkt wieder Boden für die Bahn zurückzugewinnen. Selbst wenn die außerordentlich populären Verkaufsaktionen der Bahn, wie z. B. die „rosaroten Zeiten“, die Kassen unter dem Strich auch nicht erheblich gefüllt haben, so haben die Eisenbahner die Öffentlichkeit doch von ihrem großen Leistungswillen und von ihrer Leistungsfähigkeit überzeugt. Der Vorstand der Bahn sagt zu Recht, daß viele Leute des Bahnfahrens entwöhnt sind. Wer als Kind oder Jugendlicher nur das Auto oder das Flugzeug kennengelernt hat, der wird auch als Erwachsener nur schwer auf die Idee kommen, mit der Bahn zu reisen. Ich finde es daher gut, daß die Marktstrategie des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn langfristig angelegt ist, denn nur so lassen sich Märkte dauerhaft zurückerobern.

Auch im Güterverkehr zeichnet sich in der Marktstrategie der Deutschen Bundesbahn ein günstiger Wandel ab. Nicht der reine Verkauf von Verkehrsleistungen wird künftig im Vordergrund stehen, vielmehr wird die logistische Leistung insgesamt Gegenstand des Verkaufs sein. Das erfordert vielerlei Kooperationen, z. B. mit den Speditionen.

## 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

Zugleich unternimmt der Vorstand der Deutschen Bundesbahn erhebliche Anstrengungen, das Angebot im Güterverkehr zu verbessern. So wird es mit dem Fahrplanwechsel am 3. Juni den „Intercargo“ geben, mit dem zwischen elf Wirtschaftszentren im Entfernungsbereich von mehr als 200 km ein besonders schnelles Güterzugnetz aufgebaut wird, in dem jede Nacht 90 IC-Güterzüge als Direktverbindungen verkehren. Ebenfalls ab Fahrplanwechsel werden zwischen 26 ausgewählten Stückgutabfertigungen auch Partie-Sendungen auf der Schiene befördert werden, die zusammengefaßt in durchgehenden Wagen laufen. Die Beförderungsdauer von Haus zu Haus liegt bei maximal 24 Stunden. Seit Ende Januar läuft unter dem Stichwort „Termindienst“ ein Angebot für Expreßgut zwischen 50 Bahnhöfen. Die Garantie dabei: Alles was bis 17.30 Uhr angeliefert ist, wird am folgenden Morgen um 8.00 Uhr zur Abholung bereitstehen. Bei Frist-

überschreitung gibt es eine Entschädigung.

Diese Beispiele zeigen, daß die notwendige Sanierung der Deutschen Bundesbahn nicht nur einseitig durch Rationalisierungsmaßnahmen und Einsparungen auf der Kostenseite vorangetrieben wird, sondern auch durch eine neuartige, energische Verkaufsstrategie. Beides zielt darauf ab, Leistungen zu produzieren, die von den Bürgern und der Wirtschaft nachgefragt werden, und zwar zu einem Preis, der konkurrenzfähig ist.

#### **Überzeugungsarbeit notwendig**

Es gibt viele Gründe dafür, daß unser Verkehrssystem eine leistungsfähige Eisenbahn braucht. Wir können also nicht auf die Eisenbahn verzichten, aber wir werden auf sie nur dann nicht verzichten müssen, wenn sie bezahlbar bleibt. Ihre Weiterentwicklung als modernes Verkehrsunternehmen darf sich daher nicht an Ideologien ausrich-

ten, sondern muß an den Bedürfnissen der Bürger und der Wirtschaft orientiert sein. Ich bin optimistisch, daß die Konsolidierung und Sanierung der Bahn zusammen mit einem guten Vorstand gelingen wird. Das wird auch beim Bundesverkehrsminister Beharrlichkeit, Standhaftigkeit und unendlich viel Überzeugungsarbeit erfordern. Wir müssen noch mehr auch diejenigen zur Mitarbeit gewinnen, die sich davor fürchten, in ihrem Verantwortungsbereich „ein Stück Eisenbahn“ zu verlieren. Wir müssen ihnen klarmachen, daß es nicht um weniger Eisenbahn geht, sondern um eine in vielen Bereichen andere und modernere Bahn.

Ich bin aber auch deshalb optimistisch: Wenn es uns jetzt nicht gelingt, das Konsolidierungskonzept durchzusetzen, dann wird die Bahn in einigen Jahren auf dem verkehrspolitischen Abstellgleis stehen. Deshalb muß eine moderne Deutsche Bundesbahn – die Bahn der Zukunft – geschaffen werden.

---

Klaus Daubertshäuser

## **Eine Einordnung in eine Gesamtverkehrskonzeption fehlt**

---

**D**ie Weichen für die Zukunft der Deutschen Bundesbahn müssen – insbesondere auch vor dem Hintergrund ihrer bekannten schwierigen Finanzlage – heute gestellt werden. Neben anderen Entscheidungsträgern ist hier gerade die Politik gefordert, voran die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag. Dabei steht außer Frage, daß eine Lösung der strukturell angewachsenen Probleme der Deutschen Bundesbahn im wirtschafts-, finanz- und unternehmens-

politischen Bereich heute dringender denn je ist und eine Herausforderung für alle Verantwortlichen darstellt.

Es darf aber nicht weiter geschehen, daß im politischen Bereich lediglich ein großes Wehklagen über die Lage der Deutschen Bundesbahn angestimmt wird – wobei dann weniger die Lösungen interessieren, als vielmehr der Versuch gemacht wird, einseitige Schuldzuweisungen vorzunehmen. Das nämlich hilft weder der Deutschen Bundes-

bahn, noch dem auf sie und ihre Leistungen angewiesenen Bürger oder der Wirtschaft.

Über die Lage der Deutschen Bundesbahn und ihre Probleme ist soviel gesagt und geschrieben worden, daß es hier sicher verfehlt und müßig wäre, weitere analysierende Aussagen zu machen. Im Grunde sind sich offensichtlich die Politiker und die Verkehrswissenschaftler weitgehend einig, wo die Probleme und deren Ursachen liegen. Weit nötiger erscheint es jedoch, klare

Aussagen über die Zukunft der Deutschen Bundesbahn zu machen, über die ihr zugeordneten Aufgaben und damit über die Frage zu entscheiden, wie eine zukunftsgerichtete Bundesbahnpolitik zu gestalten ist und was im einzelnen von der Politik erwartet wird. Über einen konkreten Maßnahmenkatalog ist also zu entscheiden, ein klares Bekenntnis der Politik ist erforderlich.

Im Grunde läuft dies auf die alles entscheidende Frage hinaus: Welche Bahn wollen wir uns künftig leisten, oder welche Bahn können wir auch künftig noch finanzieren? Mit anderen Worten: Wer gibt die Vorgaben für den künftigen Handlungsspielraum, der Verkehrsminister oder der Finanzminister?

### **Fiskalisches Denken**

Die Bundesregierung hat am 23. November 1983 die „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn“ beschlossen. Die Kabinettsvorlage für diesen Beschluß ist eindeutig vom Finanzminister geprägt, das einseitige, absolut fiskalische Denken hat sich hier völlig durchgesetzt. Es fehlt, und das ist der entscheidende Mangel an den Leitlinien, eine Bestimmung und Abgrenzung der Aufgaben der Deutschen Bundesbahn im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption. Es ist völlig unzureichend, wenn die gewachsenen strukturellen Probleme der Deutschen Bundesbahn allein über den betriebswirtschaftlichen Weg Rationalisierung, Personalabbau und Privatisierung gelöst werden sollen. Damit sind die eigentlichen Entscheidungen auf die Ebene des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn verlagert, die Verantwortung der Politik tritt dagegen deutlich in den Hintergrund.

Es darf doch nicht angehen, daß die Bundesregierung lediglich be-

reit ist, den Vorstand der Deutschen Bundesbahn bei seinen Rationalisierungsbemühungen nachhaltig zu unterstützen und in diesem Zusammenhang nur feststellt, daß die Anpassungen der Leistungen und Kapazitäten der Deutschen Bundesbahn an die strukturellen Entwicklungen in Wirtschaft und Verkehr im gesamtstaatlichen Interesse liegen. Dies ist in keiner Weise die notwendige Übernahme der politischen Verantwortung gegenüber dem eigenen Unternehmen Deutsche Bundesbahn und der bei ihr Beschäftigten.

### **Fehlende Zukunftsperspektive**

Weil sich die Leitlinien der Bundesregierung fast ausschließlich auf Anpassungsmaßnahmen konzentrieren und die Konsolidierung der Bahnfinanzen als mittelfristiges Ziel nennen, fehlt eine klare Zukunftsperspektive für die Rolle der Deutschen Bundesbahn in der Deutschen Verkehrswirtschaft. Es ist in den Leitlinien kein Ansatz für ein Gesamtverkehrskonzept – in dem die Rolle der Deutschen Bundesbahn definiert wird – zu erkennen. Damit fehlt dann auch die notwendige Orientierung für Verkehrsnutzer und verladende Wirtschaft. Und in diesem Zusammenhang darf es dann nicht verwundern, wenn die Leitlinien der Bundesregierung auf heftige Kritik nicht nur bei den kommunalen Spitzenverbänden, Gewerkschaften und Landesregierungen gestoßen sind, sondern auch die Wirtschaftsverbände eindeutige Kritik geäußert haben.

Neben diesen grundlegenden Fragen sind aber auch solche Problembereiche und Lösungsansätze nicht angesprochen worden, die doch in den letzten Jahren unter Fachleuten vorrangig diskutiert und weitgehend auch als notwendig bezeichnet wurden.

Dringend notwendig – mit den Leitlinien der Bundesregierung aber nicht geklärt – ist eine gesetzlich abzusichernde langfristige Investitionsplanung für die Deutsche Bundesbahn. Investitionen in zukunfts-trächtige Bereiche des Eisenbahnverkehrs müssen ein Schwerpunkt des Verkehrswegebbaus werden. Denn ohne Infrastrukturverbesserungen fehlt allen weiteren Maßnahmen zur Gesundung der Bahn die unbedingt notwendige langfristige Wirkung. Durch die von der Bundesregierung aber in der Höhe begrenzten Bundesmittel, die festgeschriebene Plafondierung, ist eine gesicherte Finanzierung der Investitionen mehr als problematisch. Damit wird die Bahn erneut auf den Kapitalmarkt verwiesen. Diese Zwangssituation, Investitionen über von ihr selbst aufzunehmende Kredite finanzieren zu müssen, darf nicht weitergehen.

Dazu gehört auch eine klare Entscheidung der Bundesregierung, die Neu- und Ausbaustrecken außerhalb der von ihr gesetzten Plafondierung der Bundesleistungen zu sichern. Es müssen Finanzierungsmöglichkeiten außerhalb des festgeschriebenen Wirtschaftsplanes der DB gefunden werden. Es bietet sich an, die Neu- und Ausbaustrecken für den Schienenpersonalfernverkehr aus einem Sonderinvestitionstitel des Bundes zu finanzieren. Neu- und Ausbauten im Schienenpersonennahverkehr müssen durch Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder durch Sondervereinbarungen zwischen Bund, Ländern und Gebietskörperschaften finanziert werden.

### **Schuldenabbau**

Weiterhin ist es ein unbestreitbares dringendes Ziel, der Deutschen Bundesbahn einen Schuldenabbau zu ermöglichen. Auch hierfür fehlen in den Leitlinien der Bundesregie-



rung die notwendigen Vorschläge. Eine Lösung für ein solches Entschuldungsprogramm hat eine Arbeitsgruppe unter Hermann Josef Abs vorgeschlagen: die Auflage einer Anleihe des Bundes zur Entschuldung der Bundesbahn, wobei für Zinsen und Tilgung der Anleihe der Bund aufzukommen hätte. Vor dem Hintergrund einer Schuldenlast von 36 Mrd. DM mit der damit verbundenen Belastung durch den Zins- und Tilgungsdienst ist eine Lösung der Schuldenproblematik vordringlich. Setzt sich nämlich die Entwicklung wie in den früheren Jahren fort, wird das Eigenkapital der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1988 aufgezehrt sein.

Die Leitlinien tragen nicht dazu bei, daß die Finanzstruktur der DB bereinigt wird; die Kreditfähigkeit der Deutschen Bundesbahn wird zunehmend problematisch und damit die Finanzierung eigenwirtschaftlicher Investitionen gefährdet. Ohne diese Maßnahme bleibt die Gewinn- und Verlustrechnung zunehmend belastet.

Notwendig wäre es ferner gewesen, eine Gleichstellung der Deutschen Bundesbahn mit den übrigen Verkehrsträgern hinsichtlich ihrer Versorgungslasten verbindlich festzuschreiben.

### **Neuordnung der Kompetenzen**

Bereits in der letzten Wahlperiode des Deutschen Bundestages wurde der Einstieg in die notwendige Weiterentwicklung der Unternehmensverfassung der Deutschen Bundesbahn vollzogen. Dieser Weg muß konsequent weiterbeschritten werden. Der Zielkatalog für die DB ist politisch vorzugeben. Die Durchführung der Maßnahmen im einzelnen muß dann allein durch die Deutsche Bundesbahn ohne weitere Einwirkung des Staates geschehen.

Die Deutsche Bundesbahn als öffentliches Unternehmen der Verkehrswirtschaft unterliegt zwar der öffentlichen Kontrolle, dies darf aber nicht dazu führen, daß die Selbständigkeit und Handlungsfreiheit des Unternehmens gefährdet wird. Eine Neuordnung des Verhältnisses zwischen Eigentümer, Verwaltungsrat und Vorstand der DB ist hierfür notwendig. Die Genehmigungs- und Beteiligungsvorbehalte müssen auf die Tatbestände beschränkt bleiben, die aus der Stellung der Deutschen Bundesbahn als Sondervermögen des Bundes unverzichtbar sind. Konkret hieße dies beispielsweise, daß etwa die Tarifgenehmigung beim Bundesminister für Verkehr verbliebe, die Rahmengenenehmigung aber wesentlich erweitert würde.

Auch eine deutlichere Abgrenzung der unternehmerischen von den gemeinwirtschaftlichen und damit staatlich beeinflussten Bereichen der Bahn ist unbedingt erforderlich. Dies war bisher auch einheitliche Auffassung. Unverständlich bleibt, warum in den Leitlinien hierzu keine konkreten Maßnahmen genannt werden.

Mit der Einführung der Trennungsrechnung hat der Vorstand der DB die richtige Initiative ergriffen, die unterschiedlichen Verantwortungsbereiche von Staat einerseits und DB andererseits deutlicher werden zu lassen. Bei der Weiterentwicklung der Trennungsrechnung und ihrer eventuellen notwendigen gesetzlichen Verankerung muß darauf geachtet werden, daß in allen Bereichen der Zwang zum wirtschaftlichen Handeln für die Bundesbahn bestehen bleibt, eine Transparenz der Verantwortung aber hiermit stärker möglich wird.

Da die Leitlinien nur fiskalisch und betriebswirtschaftlich orientiert sind, fehlt auch jeglicher Lösungsansatz, wie die Stärkung der Wett-

bewerbsposition der Bahn erreicht werden kann. Ein Weg hierfür ist ohne Zweifel die Erhöhung der Investitionen, aber auch der ordnungspolitische Rahmen und seine Weiterentwicklung rechnen hierzu, um auf eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger untereinander hinwirken zu können.

### **Stärkung der Wettbewerbsposition**

Wenn diese vordringlich politisch zu lösenden Probleme angegangen werden, können auch die von der Bundesbahn selbst zu ergreifenden Maßnahmen zur Leistungssteigerung und Erhöhung der Attraktivität voll wirken. Eine Erhöhung der Attraktivität des Angebotes der Bahn ist die Grundlage für die in Zukunft erforderliche Verbesserung der Ertragsituation der Deutschen Bundesbahn. Sowohl im Schienenpersonenfernverkehr als auch im Schienenpersonennahverkehr sind Leistungssteigerungen und Attraktivitätserhöhungen möglich und notwendig. Die Wege hierzu sind bekannt, die Bahn muß zu kürzeren Reise- und Transportzeiten kommen. Sie muß die Kooperation mit anderen Verkehrsträgern verstärkt suchen und Problemlösungen für die Transportkette vom Versender bis zum Empfänger verkaufen können.

Hierfür aber – im inneren Rahmen unternehmerisch tätig zu sein – benötigt die Deutsche Bundesbahn die volle politische Rückendeckung. Rückendeckung in der Investitionspolitik, in der Ordnungspolitik sowie in den Fragen der Konsolidierung der Finanzen. Aber gerade diese Rückendeckung geben die Leitlinien nicht, und es besteht die Gefahr, daß damit die Probleme der Bahn nur hinausgeschoben, aber nicht gelöst werden.