

Aberle, Gerd

Article — Digitized Version

## Verkehrswegebenutzungsabgaben für die Eisenbahn

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Aberle, Gerd (1987) : Verkehrswegebenutzungsabgaben für die Eisenbahn, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 67, Iss. 8, pp. 389-393

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136305>

**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.*

Gerd Aberle

## Verkehrswegebenutzungsabgaben für die Eisenbahn

*Kürzlich wurde in einer Untersuchung zur sogenannten Verkehrswegekostenproblematik der Eisenbahn eine rechnerische Trennung von Schienennetz und Betrieb der Bahn vorgeschlagen<sup>1</sup>. Sie gewinnt vor dem Hintergrund der EG-Deregulierungsaktivitäten, aber auch der neuen wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Deutschen Bundesbahn besondere Aktualität. Professor Gerd Aberle erläutert den Vorschlag.*

Die Verkehrspolitik befindet sich – wieder einmal – in schwierigen Entscheidungsprozessen. Stichworte sind die durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vom 22. Mai 1985 in „angemessenem Zeitraum“ zu realisierende Dienstleistungsfreiheit im EG-Verkehrsmarkt, die Beschlüsse der EG-Staats- und Regierungschefs vom 28./29. Juni 1985 in Mailand zur „Vollendung des europäischen Binnenmarktes“ (sogenannte Mailänder Beschlüsse) sowie die sich hieran anschließenden Festlegungen der EG-Verkehrsminister vom 14. November 1985 und 30. Juni 1986 hinsichtlich des Abbaus aller quantitativen Beschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr. Diese Ereignisse erzwingen wesentliche Veränderungen auch in der bundesdeutschen Ordnungspolitik, die bislang durch eine weitgehend herausragende Regulierungsintensität gekennzeichnet ist. Weiterhin wird die Verkehrspolitik durch neue krisenhafte Entwicklungen bei der Bundesbahn herausgefordert. Trotz erheblicher Erfolge einer stärker marktorientierten und damit unternehmerischen Politik durch das Bahnmanagement und straffe Leistungsvorgaben durch den Eigentümer Bund ist der positive Trend in den Wirtschaftsergebnissen der Jahre 1983 bis 1985 im Wirtschaftsergebnis 1986 durchbrochen worden. Auch im Jahre 1987 zeigen sich bereits erhebliche Abweichungen gegenüber dem Wirtschaftsplan von rund 500 Mill. DM, verursacht vor allem durch den unerwartet starken Güterstruktureffekt zu Lasten der Schiene aufgrund der hohen Rückgänge im Transport von Montangütern. Ein weiterer zukünftiger drohender Schatten liegt über der Bahn in Form der Deregulierung der Verkehrsmärkte, die zu einem Absinken des Preisniveaus und damit zu weiteren Erlösausfällen führen kann.

Bei intensiviertem Wettbewerb auf den Transportmärkten aktualisieren sich bereits vor Jahren diskutierte Fragen. Hierzu zählt auch und insbesondere das Problem der Ermittlung und Anlastung der Aufwendungen für die Verkehrswege. In der Bundesrepublik Deutschland besteht ein letztlich als nicht problemgerecht anzusehender Dualismus: Beim Straßenverkehr, der Binnenschifffahrt und auch bei der Luftfahrt trägt der Bund die Aufwendungen für Betrieb, Unterhaltung und Ausbau der Verkehrswege. Die Verkehrsträger leisten durch Abgaben, wie etwa die Kraftfahrzeug- und die Mineralölsteuer, Wasserstraßenbefahrungsabgaben und Flugsicherungsgebühren, Finanzierungsbeiträge, ohne daß eine Zweckbindung dieser Abgaben besteht, die beim motorisierten Straßenverkehr im Jahr rund 30 Mrd. DM erreichen. Nur bei der Deutschen Bundesbahn, die sich wie die genannten Verkehrswege auch im Eigentum der öffentlichen Hand befindet, besteht, allerdings nur formal, eine wirtschaftliche Eigenverantwortlichkeit dieses Verkehrsträgers auch für den Verkehrsweg Schiene. Tatsächlich ist diese Eigenverantwortlichkeit weitestgehend einmal dadurch aufgehoben, daß die Bahn seit Jahrzehnten nicht in der Lage ist, über ihre Markterlöse neben der Abdeckung der Betriebskosten des Bahnbetriebes auch noch nennenswerte Beiträge zur Finanzierung ihrer Wegeaufwendungen zu erwirtschaften. Insbesondere die Wegeinvestitionen werden vom Bund direkt über Finanzhilfen oder indirekt durch Übernahme des Kapitaldienstes für entsprechende Kapitalmarktfinanzierung übernommen.

Zum anderen wird die netzbezogene Eigenverantwortlichkeit der DB auch dadurch erheblich reduziert,

---

*Prof. Dr. Gerd Aberle, 48, ist Ordinarius am Fachbereich Wirtschaftswissenschaften der Justus-Liebig-Universität Gießen. Seine Hauptarbeitsgebiete sind Wettbewerbstheorie und Wettbewerbspolitik sowie Transportwirtschaft. Er ist Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr.*

---

<sup>1</sup> G. Aberle, U. Weber: Verkehrswegebenutzungsabgaben für die Eisenbahn. Theoretische Grundlegung und verkehrspolitische Ausgestaltung, in: Gießener Studien zur Transportwirtschaft und Kommunikation, Bd. 1, Darmstadt 1987.

daß sich der Eigentümer Bund bei allen wesentlichen Wegeinvestitionen die letzte Entscheidung vorbehält. Er prüft sowohl die betriebswirtschaftlichen Investitionsrechnungen der Bahn und führt ergänzend – etwa im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung – gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsrechnungen, insbesondere in Form der Nutzen-Kosten-Analyse, durch. So kann es zu Verweigerungen von Investitionsvorhaben kommen, die von der Bahn aus betrieblichen Gründen heraus dringend gewünscht werden; als Beispiel sei auf die abgelehnte Schnellbahntrasse Köln – Frankfurt verwiesen.

### **Vorwurf wettbewerbsverzerrender Subventionierung**

Unbefriedigend am derzeitigen Modus der Verrechnung der Wegeaufwendungen der Bahn ist weiterhin, daß nicht sichergestellt ist, daß keine Dauersubventionierungen zwischen dem Netzbereich und dem Bahnbetrieb erfolgen. Da ein wesentlicher Teil der Netzaufwendungen sich tatsächlich im Bilanzverlust der Bahn wiederfindet, sehen sich die Konkurrenten der Bahn der Gefahr ausgesetzt, daß die DB bei ihrer Tarifpolitik keine „angemessenen“ Wegekostenbestandteile berücksichtigt, sie vielmehr diese Kosten dem großen Topf der staatlichen Ausgleichszahlungen und Verlustabdeckungen zuweise. Noch gut in Erinnerung sind die harten Auseinandersetzungen nach Einführung des Partiefracht-Tarifes der Bahn (AT 480), den das straßenorientierte Speditionsgewerbe als „Unterkostentarif“ ansah und mit einem Gegentarif konterte (AT 901), den das Bundesverkehrsministerium viele Monate in einer Genehmigungsschwebe hielt, offensichtlich völlig überfordert, Aussagen zur sogenannten „Kostengerechtigkeit“ des Bahntarifs hinreichend nachzuprüfen. Auch hier wurde auf nicht-kalkulierte Wegekosten verwiesen.

Weiterhin ist darauf zu verweisen, daß die Wirtschaftsergebnisse der Bahn, unabhängig von den tatsächlich auftretenden Bilanzdefiziten, formal mit den Kosten eines DB-Streckennetzes belastet werden, das in seiner Struktur, d. h. Quantität und Qualität, nur sehr begrenzt noch den marktlichen Anforderungen an die Bahn entspricht. Hierdurch wird – formal und optisch – die Bahn mit einer Belastung versehen, die völlig unabhängig von der Nutzungsintensität dieser vor allem historisch erklärbaren Netzstruktur auftritt. Dies auch im Unterschied zu den anderen Verkehrsträgern, bei denen die Abgaben völlig oder doch zumindest stark mit der jeweiligen Inanspruchnahme der Verkehrswege verbunden sind.

So verwundert es nicht, daß schon vor Jahren (März 1979) auch in der Bundesrepublik Deutschland die

Frage einer rechnerischen (nicht faktischen) Trennung von Netz und Betrieb bei der Bahn diskutiert wurde. Die damaligen Überlegungen führten zu dem Ergebnis, daß die Schwierigkeiten der Abgrenzung von Netz und Betrieb groß und die Vorteile einer solchen Trennung nicht überzeugend seien. Im Jahre 1984 hat dann die EG-Kommission – KOM(83)764 endg. – einen Verordnungsvorschlag an den Ministerrat unterbreitet, zur Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse bei den Binnenverkehrsträgern bei allen EG-Bahnen eine solche rechnerische Trennung von Netz und Betrieb vorzunehmen und ein System von Benutzungsabgaben einzuführen, die von den Bahnen an die staatlichen Eigentümer zu entrichten seien. Andererseits sollten die Staaten dann direkt – wie bei den Straßen und Wasserwegen – die Wegeaufwendungen finanzieren.

### **Ziele der rechnerischen Trennung**

Diese Vorschläge wurden, insbesondere vom Bundesverkehrsministerium, wenig beachtet. In der Schweiz hingegen wurde eine im Ansatz vergleichbare Lösung bereits weitgehend realisiert. Durch die inzwischen erkennbare wesentliche Intensivierung der Wettbewerbsverhältnisse auf den Verkehrsmärkten durch die EG-Deregulierung gewinnen für alle Beteiligten, d. h. für die Verkehrspolitiker, die Bahnen und die Wettbewerber der Bahn, die Überlegungen zur rechnerischen Trennung von Netz und Betrieb wieder an Relevanz.

Eine solche rechnerische Trennung von Netz und Betrieb bei der Bahn, also die Übertragung der primären Finanzverantwortlichkeit auf den Staat (Unterhaltungs- und Investitionsausgaben) bei gleichzeitiger Zuweisung der Planungs- und Ausführungstätigkeiten an die Bahn mit deutlich geregelten Entscheidungszuständigkeiten, soll vier Zielen dienen:

- Im Vergleich zum Status quo eine bessere Transparenz über Managementverantwortlichkeiten und über die Kostenzuscheidungen.
- Angleichung der infrastrukturellen Wettbewerbsbedingungen, insbesondere zwischen der Bahn und ihrem Hauptwettbewerber, dem Straßenverkehr.
- Umorientierung der mittlerweile über 20 Jahre währenden, aber letztlich absolut unbefriedigenden Wegekostendiskussion.
- Sicherung angemessener Finanzierungsbeiträge für die Verkehrsinfrastruktur auch bei der Bahn durch Einführung eines sowohl erfolgs- als auch liquiditätswirksamen Systems von Wegebenutzungsabgaben bei der Bahn.

### Ausgestaltung eines Benutzungsabgabensystems

Die Ausgestaltung eines solchen Benutzungsabgabensystems sollte den folgenden Bedingungen genügen:

- sie muß preistheoretisch fundiert sein;
- sie soll die infrastrukturellen Wettbewerbsbedingungen angleichen;
- sie muß umsetzungsfähig sein und
- sie soll mit den EG-Kommissionsvorschlägen vom 9. 1. 1984 kompatibel sein.

Zur Bemessung der Benutzungsabgaben für das Schienennetz wird aufgrund der bereits in diesem Fragenbereich vorliegenden Untersuchungen davon ausgegangen, daß eine rechnerische Trennung von Netz und Betrieb hinsichtlich der Personal- und Sachaufwendungen möglich ist. Bei Verbundaufwendungen im Sinne echter Gemeinaufwendungen sind Aufteilungskonventionen erforderlich.

Basis der Benutzungsabgaben sind mittelfristig definierte private Marginalkosten im Sinne einer etwa fünf Jahre umfassenden Zeitperiode mit dem dritten Jahr als sogenannten Rechnungsjahr, zwei Jahren Stützperiode mit Ist-Werten und zwei Jahren als Prognoseperiode. Es handelt sich aufgrund des gewählten Rechnungsverfahrens um durchschnittliche netzbezogene Marginalaufwendungen in realen, d. h. preissteigerungsbereinigten Werten. Sie werden als Zahlungsstrom den ebenfalls geglätteten, d. h. um spezielle jahresbezogene Mengeneffekte bereinigten Leistungswerten (geglättete Ist-Werte) gegenübergestellt. Dabei ist das Selektionskriterium für die Berücksichtigung von Aufwandsbestandteilen – sowohl bei den marginalen als auch bei den nichtmarginalen Aufwendungen – die Entscheidungsrelevanz. Konkret: Bei den Marginalaufwendungen werden, wie auch bei den nichtmarginalen Aufwandskomponenten, nur solche Kapazitätsteile (etwa Abschreibungen) und Aufwandsbeträge (etwa Betriebs- und Unterhaltungsaufwendungen) einbezogen, die unternehmensspezifisch erhaltungsnotwendig sind (Prinzip der Zukunftsorientierung bzw. Entscheidungsrelevanz bei der Aufwands- bzw. Kostendefinition).

Ebenfalls in mittelfristiger (und geglätteter Form) werden die nichtmarginalen (entscheidungsrelevanten) Wegeaufwendungen als Differenz zwischen den in realen Werten gemessenen Marginalaufwendungen und den (nominellen) Gesamtaufwendungen für das Wegetnetz der Bahn ermittelt. Als Rechnungsgröße für die vom Streckennetz der Bahn erstellte Leistung sollte

eine Größe herangezogen werden, die zu den Netzkosten in einer überprüfbaren Beziehung steht. Gedacht werden kann etwa an den Bruttotonnenkilometer (Btkm).

Aus wettbewerbspolitischen Gründen ist es sinnvoll, diese Rechnungen getrennt nach Güter- und Personenverkehr vorzunehmen. Die langjährige Wegekostendiskussion mit ihren vorgelegten Rechnungen praktiziert eine solche Unterscheidung, auch wenn die Zuordnung solcher Aufwandspositionen, da sie echten Gemeinaufwandscharakter besitzen, Konventionen erfordert. Diese wären zu diskutieren.

Unter Allokationsgesichtspunkten gilt als preispolitisches Mindestanfordernis, daß die Bahn für jede angebotene Transportleistung die (mittelfristig definierten) Marginalaufwendungen des Verkehrsweges preiswirksam werden lassen muß (neben den Marginalaufwendungen des Bahnbetriebes). Hiermit ist eine absatzpolitische Preisuntergrenze definiert.

### Vermeidung eines Defizits

Nun reichen diese Marginalkosten-Preise aufgrund der Produktionsfunktionen der Bahn allerdings bei weitem nicht aus, eine Eigenwirtschaftlichkeit für die Bahninfrastruktur zu erreichen. Die nichtmarginalen Wegeaufwendungen sind erheblich. Zur Beseitigung dieses wirtschaftlichen Defizits empfiehlt sich aus wohlfahrtstheoretischen Überlegungen im Sinne einer Minimierung des durch die Abweichung von Grenzkostenpreisen entstehenden Verlustes an sozialem Überschuß (Konsumenten- und Produzentenrente) die Verrechnung von zusätzlichen Aufschlägen (Péagen). Gegenüber einer (den Verlust bei der Schieneninfrastruktur beseitigenden) Durchschnittskostenpreisbildung besitzen solche Péage-Verrechnungen allokative Vorteile, da der Verlust an sozialem Überschuß vergleichsweise wesentlich geringer ist. Bei einer Durchschnittskostenpreisbildung würden – auch ohne Berücksichtigung des Problems der Durchschnittskostendefinition – vergleichsweise mehr Nachfrager mit deren Renten verdrängt.

Hinsichtlich der Bemessung dieser Péagen gilt, daß ihr summierter (globaler) Wert – etwa für ein Rechnungsjahr – einem globalen Aufschlag auf die summierten Verkehrswegemarginalkosten der Bahn entspricht, der anteilmäßig gleich ist dem vom wichtigsten Wettbewerber der Bahn, dem Straßenverkehr, durch Abgaben erbrachten Zusatzbetrag über dessen (summierten, d.h. globalen) Marginalkosten des Straßenwesens. Dieser Zusatzbetrag ist sein Beitrag zu seinen nichtmarginalen Wegeaufwendungen. Die vorgeschlagene Anglei-

chung der Anteilsquoten durch die Péagen bei Eisenbahn und Straßenverkehr (nicht der absoluten Beträge, die sehr unterschiedlich sein dürften) bewirkt die infrastrukturpolitische Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den beiden Hauptwettbewerbern. Dabei gilt allerdings die Bedingung, daß auch bei der Bahn die zu zahlenden Benutzungsabgaben sich aus (budgetierbaren) summierten Marginalkosten und den summierten Péagen zusammensetzen, nicht nur buchhalterisch, sondern – wie beim Straßenverkehr – erfolgs- und liquiditätswirksam sind. Dies ist eine wichtige Komponente dieses Benutzungsabgabensystems.

Zur Festlegung der Péage-Beträge bei der Bahn wird auch bei den nichtmarginalen Wegeaufwendungen von einer mittelfristigen Betrachtungsweise ausgegangen und das Kriterium der Entscheidungsrelevanz herangezogen. Es handelt sich insofern hier um geglättete mehrjährige nominale Durchschnittswerte je Bruttotonnenkilometer, die zur Ermittlung der jährlichen Benutzungsabgabe mit der tatsächlichen Btkm-Leistung des jeweiligen Rechnungsjahres multipliziert werden. Auf eine weitere Präzisierung soll hier verzichtet werden; es wird auf die bereits erwähnte umfassende Studie verwiesen.

Zur Sicherung der wettbewerbspolitischen Neutralität ist es erforderlich, daß auch beim Straßenverkehr eine solche Rechnungsmethodik zugrunde gelegt wird. Vom Zahlenwerk her sind die damit verbundenen Probleme als vergleichsweise einfach lösbar zu bezeichnen.

### **Verrechnung der Benutzungsabgabe**

Zu klären ist weiterhin, wie die Bahn die von ihr jährlich an den Eigentümer Bund zu entrichtende globale Benutzungsabgabe (als budgetiertes Abgabesoll) preispolitisch auf ihrer Absatzseite verrechnen soll, damit allokationspolitisch die geringstmöglichen Einbußen eintreten. Bezüglich der Marginalkosten des Weges wurde bereits das Erfordernis herausgestellt, diese Marginalkosten (in der skizzierten Betrachtungsweise) in den Absatzpreisen im Personen- und im Güterverkehr voll zu berücksichtigen. Dies kann auch in schematisierter Form erfolgen. Hinsichtlich der nichtmarginalen Kosten, die sich summiert in der globalen Péage widerspiegeln, gilt, daß die Bahn als Verbundbetrieb in die Lage versetzt sein muß, entsprechend den Marktverhältnissen, d.h. in Abhängigkeit von der Preiselastizität der Nachfrage, die Aufschläge auf die Marginalkosten des Streckennetzes zu verrechnen. Dies führt, etwa im Vergleich zu konstanten absoluten Aufschlägen auf die Marginalkosten, zu wohlfahrtsökonomisch günstigeren Ergebnissen. Die Preispolitik orientiert sich hier an der Ramsey-Preisregel. Die Abweichungen von den Infrastrukturmarginalkosten durch die Zuschläge sind teilmarkt-

oder sogar nachfragerspezifisch unterschiedlich, umgekehrt proportional zur Preiselastizität der Nachfrage. Dieser preisstrategische Vorteil der Bahn, unterschiedliche Infrastrukturkostenanlastungen bei den Nachfragern nach Eisenbahnleistungen vorzunehmen – allerdings nur bezüglich der nichtmarginalen Wegeaufwendungen –, ist ein Ausgleich für die beträchtlichen organisatorischen Nachteile eines Großunternehmens dieser Art auf den Verkehrsmärkten. Er ist kein wettbewerbsverzerrender Faktor, sondern ein durch die Verbundleistungserstellung begründeter natürlicher Wettbewerbsvorteil.

### **Politische Entscheidungsspielräume**

Letztlich bleibt es auch in diesem Verrechnungssystem der Wegeaufwendungen den politischen Entscheidungsträgern vorbehalten, die Höhe der Benutzungsabgaben je Jahresperiode für (die hier beispielhaft genannten) Verkehrsträger Schiene und Straße festzulegen. Insbesondere können sie den Grad der Abdeckung der nichtmarginalen Wegeaufwendungen global je Rechnungsjahr bestimmen, etwa 80 oder 100%. Die marginalen Wegeaufwendungen müssen ja auf jeden Fall erwirtschaftet werden. In diesem Rechnungssystem ist es auch möglich, politisch als bedeutsam angesehene Unterschiede in der Umweltverträglichkeit der konkurrierenden Verkehrsträger zu berücksichtigen. Dies kann beispielweise durch Einführung von (unterschiedlichen) Proportionalitätsfaktoren bei den Marginalaufwendungen geschehen, wobei durch die Unterschiede in den Proportionalitätsfaktoren die verkehrsträgerunterschiedlichen Abweichungen zwischen den privaten und den sozialen Marginalkosten ausgedrückt werden können.

Ein solches Benutzungsabgabensystem für die Schiene wäre – ähnlich wie beim Straßenverkehr – von einem Infrastrukturnetz zu berechnen, das als abgabenrelevant bezeichnet werden könnte; ein sogenannter Staatsanteil ist abzuziehen. Bei der Deutschen Bundesbahn wäre möglicherweise ein ergänztes Netz der Hauptabfuhrstrecken, auf dem 85% der Bahnleistungen erbracht werden und das dem elektrifizierten Netz näherungsweise entspricht, als abgabenrelevantes Netz heranzuziehen.

### **Variabilisierung der Benutzungsabgaben**

Seitens der Deutschen Bundesbahn wird eine Variabilisierung ihrer Wegeaufwendungen gefordert. Dabei erfolgt ein Hinweis auf den Straßenverkehr, der – abgesehen von der Kraftfahrzeugsteuer, die durch zeitweise Fahrzeugabmeldung jedoch ebenfalls ausgesetzt werden kann – über die Mineralölsteuer weitgehend in Ab-

hängigkeit von der Beschäftigungslage zur Abgabenzahlung herangezogen wird. Das hier vorgeschlagene Benutzungsabgabensystem für die Bahn ist begrenzt beschäftigungsvariabel.

Für einen Mehrjahreszeitraum – etwa fünf Jahre – werden sowohl die marginalen als auch die nichtmarginalen Wegeaufwendungen als geglättete Werte ermittelt, bezogen jeweils auf den Bruttotonnenkilometer. Eine Veränderung dieser insofern standardisierten Größen kann – wie etwa bei den derzeitigen Wegekostenrechnungen, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführt werden – in einem Dreijahresabstand erfolgen. Innerhalb jeder Dreijahresperiode variieren die global an den Eigentümer Bund abzuführenden Benutzungsabgaben nur aufgrund unterschiedlicher tatsächlicher Leistungswerte (Btkm) je Rechnungsjahr. Diese Ist-Btkm je Rechnungsjahr werden mit den (mittelfristig errechneten und für einen Dreijahreszeitraum standardisierten) marginalen und mit den durchschnittlichen nichtmarginalen Benutzungskosten multipliziert, um die globale Benutzungsabgabe (unter Berücksichtigung der politisch vorgegebenen bzw. budgetierten Wegeaufwandsdeckungsgrade) zu quantifizieren. Die Variabilisierung erfolgt kurzfristig somit nur über die in die Berechnung eingehenden tatsächlich geleisteten Bruttotonnenkilometer.

### Kritische Einwände

In der ersten Diskussion des Vorschlages zur Einführung von Wegebenutzungsabgaben bei der Bahn werden vor allem die folgenden Einwände formuliert:

□ Durch die rechnerische Trennung von Netz und Betrieb bei der Bahn und die Zuweisung der Infrastrukturvorhaltung und -investitionen auf den Bund würde das Bahnmanagement aus einer wichtigen Verantwortung entlassen; dies könne zu einer wirtschaftlich nicht vertretbaren Investitionspolitik führen.

Hier ist entgegenzuhalten, daß faktisch der Eigentümer Bund im Bereich der Investitionen eine sehr weitgehende Entscheidungsbefugnis wahrnimmt und insofern die Bahn-Verantwortlichkeit tatsächlich nicht gegeben ist. Auch ist darauf hinzuweisen, daß durch die Verpflichtung zur Erwirtschaftung der Benutzungsabgaben das Bahnmanagement in eine vergleichsweise höhere Verantwortlichkeit genommen wird, als sie bislang gegeben ist.

□ Durch die rechnerische Trennung von Netz und Betrieb und die Übertragung der Bahninfrastruktur auf den Staat würden die Wettbewerbsbedingungen zu Lasten der konkurrierenden Verkehrsträger verändert.

Eine solche Trennung vollzieht nur das, was bei sämt-

lichen anderen Verkehrsträgern – außer den hier wettbewerbsspolitisch nicht bedeutsamen Rohrfernleitungen – bereits gegeben ist. Durch die zwingende Erwirtschaftung von erfolgs- und liquiditätswirksamen Benutzungsabgaben ist unkontrollierbaren Quersubventionierungen, etwa auch über staatliche Abgeltungszahlungen oder das globale Jahresdefizit, ein Riegel vorgeschoben. Im Vergleich zum Status quo tritt eine höhere Rationalität ein; auch wird die Transparenz entscheidend verbessert.

Nicht zu leugnen ist die Tatsache, daß die Bahn ihr Infrastrukturnetz entsprechend ihren betrieblichen Notwendigkeiten optimieren kann. Das aber ist gegenwärtig bereits bei Neuinvestitionen und Ersatzinvestitionen im Ansatz möglich. Im Vergleich zum Umfang des Straßennetzes ist das Schienennetz hinsichtlich der Ausdifferenzierung und Flächendeckung aber auch in Zukunft nur als sehr begrenzt wettbewerbsfähig zu bezeichnen.

□ Die Bahn sei im Unterschied zu den anderen Verkehrsträgern der alleinige Nutzer der Infrastruktur. Dies müsse berücksichtigt werden.

In der Tat stellt sich bei Übertragung der Bahninfrastruktur auf den Staat die Frage, ob nicht auch Dritte das Streckennetz unter Anpassung an die eisenbahnspezifischen Betriebsbedingungen nutzen dürfen sollten. Eine weitere Öffnung für solche Drittverkehre im Vergleich zum Status quo, bei dem Privatgüterwagen, Reiseveranstaltersonderzüge, der Lufthansa Airport-Expresß u. ä. verkehren, ist unbedingt zu diskutieren. Auch diese Dritten hätten dann die skizzierten Benutzungsabgaben zu zahlen.

Weitere Einwände richten sich gegen die rechentechnische Problembewältigung. Dies kann nicht überzeugen, da bereits gegenwärtig auch ohne abgesicherte Konventionen sogenannte Wegekostenrechnungen im amtlichen Auftrag erstellt und politisch diskutiert werden. Entstehende zukünftige Fehler können keinesfalls größer werden als sie bislang auftreten. Dies muß in aller Härte bei solcher Argumentation gesagt werden.

Der erarbeitete Benutzungsabgabenvorschlag stellt Neuland dar und soll die Fachdiskussion anregen. Angesichts der äußerst unbefriedigenden Status-quo-Situation erscheint jeder Denkansatz erwägenswert, sofern er die verkrustete Wegerechnungslandschaft in Bewegung bringt. Unter dem Aspekt der neuen Eisenbahnkrise und der EG-Liberalisierungsaktivitäten gewinnen solche Überlegungen eine möglicherweise erzwungene Aktualität – für die Bahn selbst, für die Verkehrspolitik der Bundesregierung, für die Konkurrenten der Bahn und für die EG-Kommission. Und nicht zuletzt auch für die Wissenschaft.