

Schulte, Dieter; Daubertshäuser, Klaus

Article — Digitized Version

Sanierung der Deutschen Bundesbahn

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Schulte, Dieter; Daubertshäuser, Klaus (1989) : Sanierung der Deutschen Bundesbahn, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 69, Iss. 3, pp. 119-124

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136494>

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.

Sanierung der Deutschen Bundesbahn

Die Bundesregierung hat kürzlich ein Sanierungskonzept für die Deutsche Bundesbahn vorgelegt. Dr. Dieter Schulte erläutert das Konzept, Klaus Daubertshäuser nimmt Stellung.

Dieter Schulte

Das Sanierungskonzept der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat am 1. Februar 1989 Beschlüsse zur Zukunft der Deutschen Bundesbahn gefaßt. Zu den Entscheidungen gehört die Übernahme der Alt-schulden in Höhe von 12,6 Mrd. DM in den Bundeshaushalt 1991. Außerdem sollen – wenn bestimmte Voraussetzungen im Rechenwerk der Bahn vorliegen – der Bund und die übrigen öffentlichen Hände Beiträge zu den Fahrwegausgaben leisten. Über den Umfang dieser Beiträge wird nach Vorliegen des Berichtes einer unabhängigen Kommission entschieden, die in diesem Frühjahr ihre Arbeit aufnimmt.

Diese Beschlüsse bestätigen den Konsolidierungskurs, den die Bundesregierung eingeschlagen hat. Zusätzliche Maßnahmen sind allerdings erforderlich, weil in den 90er Jahren die bevorstehende Liberalisierung des EG-Verkehrsmarktes die Bahnen vor erhebliche Probleme stellt und ihre ganze Kraft fordert, um im Wettbewerb mit den konkurrierenden Verkehrsträgern zu bestehen.

Die Konsolidierungspolitik von 1982 bis heute hat zu zahlreichen positiven Ergebnissen geführt. Besonders deutlich wird dieses bei der Entwicklung der Jahresfehlbeträge und der Bundeszuwendungen: Beide Größen konnten im Zeitraum 1982 bis 1988 stabilisiert werden. Auch die Schulden haben sich, gemessen an Projektionen des Jahres 1983, günstiger entwickelt, als ursprünglich zu erwarten war.

Besonders deutlich wird die tendenzielle Verbesserung der Finanzhilfen der Bahn im Vergleich zu den 70er Jahren, als Bundesleistungen und Schulden explosionsartig zunahmen (vgl. Tabelle).

Hinter dieser Trendumkehr stehen erhebliche Anstrengungen der Unternehmensleitung der DB und der übrigen Eisenbahner. Sie haben sich in der Entwicklung der Aufwendungen der DB positiv niedergeschlagen. Die Personalaufwendungen nahmen zwischen 1982 und 1988 real um 19 % ab. Auch die Gesamtaufwendungen der DB gingen

im selben Zeitraum real um 15 % zurück. Umgekehrt konnte aber die Produktivität zwischen 1982 und 1988 um 15 % gesteigert werden. Heute erbringen rund 248 000 Mitarbeiter fast die gleiche Leistung wie 314 000 in 1982.

Zwar werden sich die noch ehrgeizigeren Zielsetzungen, die der Vorstand in seinem Unternehmenskonzept bis 1990 gesetzt hatte, nicht vollständig erfüllen lassen. Gleichwohl ist das bisherige Ergebnis einer Politik, die auf die Anpassung des Unternehmens an die gewandelten Marktverhältnisse und die Entwicklung neuer, marktfähiger Produkte setzt, nicht hoch genug zu werten. Dank gebührt insbesondere den Eisenbahnern, die die Umstellungsmaßnahmen und zum Teil auch erforderliche Mehrleistungen mit Einsatzbereitschaft und Engagement getragen haben.

Konsolidierung bedeutet im Wortsinn „Festigung“. Eine feste Grundlage erhält die Bahn nur, wenn sie in ihre Zukunft investiert. Bei den Investitionen für die Bahn hat die Regie-

Entwicklung wichtiger wirtschaftlicher Eckzahlen der DB

	1970	1982	1988 ^a
	(in Mrd. DM)		
Jahresfehlbetrag	1,3	4,1	3,9
Schuldenstand	13,5	36,0	43,0
Bundesleistungen	3,9	13,8	14,0
Bruttoinvestitionen	3,3	4,2	6,1
Dienstkräfte	410000	314000	248000

^a Vorläufiges Ergebnis.

Die Bundesregierung hat bekräftigt, daß der Konsolidierungskurs mit seiner starken investiven Komponente fortgeführt wird.

Nicht zu übersehen sind die Chancen, aber auch Risiken, die mit dem europäischen Binnenmarkt, der ab 1993 wirksam wird, für die Deutsche Bundesbahn verbunden sind. Der freie Waren- und Dienstleistungsverkehr in Europa eröffnet Chancen für ein kräftiges Wachstum von Wirtschaft und Verkehr;

dies birgt damit auch Wachstumspotentiale für die Schiene. Andererseits steht die Bahn auch vor neuen Herausforderungen, da sich der Konkurrenzdruck der Wettbewerber durch Freigabe der Kapazitätsregulierung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr verstärken wird. Unsere Verantwortung für Natur und Umwelt gebietet es, daß wir die sichere, energiefreundliche und umweltschonende Bahn in die Lage versetzen, im Wettbewerb mit Straße, Luftverkehr und Binnenschiff mithalten zu können. Das ist allerdings keine leichte Aufgabe. Sie kann nicht mit Dirigismus erreicht werden, sondern nur auf der Basis eines Konzeptes, das die Marktfähigkeit des Unternehmens stärkt und klare Grundlagen für die Rolle der Bahn in der künftigen Verkehrswirtschaft herstellt.

Kurzfristige Maßnahmen

Kurzfristig geht es darum, die DB mit den wichtigsten Instrumenten auszustatten, die diese benötigt, um in den kommenden Jahren die ihr gestellten Aufgaben sinnvoll und wirksam wahrnehmen zu können. Das erfordert schon heute Entscheidungen über Maßnahmen, die den Handlungsspielraum und die marktwirtschaftliche Handlungsfähigkeit der DB kurzfristig verbessern helfen.

Die Autoren unseres Zeitgesprächs:

Dr. Dieter Schulte, 47, ist Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr.

Klaus Daubertshäuser, 45, ist Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion.

Hierzu gehört, daß die Bahn von Lasten der Vergangenheit befreit und in die Lage versetzt wird, Vorsorge für die Zukunft zu treffen. In diesem Zusammenhang sind folgende Beschlüsse der Bundesregierung wichtig:

□ Der Kreditrahmen der DB wird so bemessen, daß alle wirtschaftlichen Maßnahmen unter Einschluß der Zukunftsinvestitionen durchgeführt werden können. Allerdings verlangt das Gebot der finanziellen Solidität, daß sich die Bahn bei ihren übrigen Sachausgaben an der Ertragskraft des Unternehmens orientiert.

□ Im Haushaltsjahr 1991 werden die nach dem Stande von 1972 festgestellten Altschulden der DB in Höhe von 12,6 Mrd. DM auf den Bund übernommen. Die Bilanz des Unternehmens erfährt hierdurch Entlastung, das Eigenkapital wird in Höhe der Schuldenminderung erhöht.

□ Der Bund und die übrigen öffentlichen Hände sollen Beiträge zu den Fahrwegausgaben der Bahn leisten. Bevor der Umfang dieser Beiträge festgesetzt wird, ist es notwendig, daß noch bestehende Verzerrungen in der Rechnungslegung der Bahn beseitigt werden und der Erfolg innerhalb des Unternehmens klarer und transparenter dargestellt wird.

Verbesserungen des Rechnungswesens

Mit mehr Bundesleistungen alleine kann die Bahn nicht saniert werden. Ihr Problem ist nicht das mangelnde finanzielle Engagement des Staates, der jährlich rund 14 Mrd. DM der Bahn zuwendet, sondern die Diskrepanz zwischen den Aufwendungen und den erwirtschafteten Erträgen. Dem muß durch eine konsequente unternehmerische Strategie begegnet wer-

den, die in allen Geschäftsbereichen konsequent Kosten zu senken und Erträge zu steigern sucht. Notwendig sind in diesem Zusammenhang vor allem wirkungsvolle Führungsinstrumente, Organisation und Rechnungswesen der Bahn.

Die Bundesregierung hat in ihren Beschlüssen hierzu Stellung bezogen. Bis Ende 1990 soll die DB

einsatzfähige Erfolgsrechnungen für ihre Produktbereiche (z. B. IC/EC-Verkehr, kombinierter Verkehr, Intercargo) entwickeln, die die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit dieser Bereiche ermöglichen und damit bessere Grundlagen für Entscheidungen über bereichsbezogene Leistungsangebote liefern,

eine separate Fahrwegrechnung aufstellen, die die Aufwendungen, die sich nach nachprüfbareren Kriterien dem Wegebereich zurechnen lassen, von den übrigen betrieblichen Aufwendungen abgrenzt und damit die Grundlage für eine rechnerische Trennung von Fahrweg und Betrieb im Unternehmen schafft,

Streckenrechnungen für jede einzelne Strecke aufbauen, die den Fahrwegaufwand unter Berücksichtigung der Auslastungsgrade darstellen.

Es handelt sich hierbei um Maßnahmen, die – mittel- und langfristig gesehen – für die Bahn von noch größerem Gewicht sein werden als z. B. zusätzliche Bundesleistungen an die DB.

Die Verbesserungen im Rechnungswesen tragen zur Gleichstellung der Bahn mit den Wettbewerbern bei.

Marktwirtschaftliche Gesichtspunkte

Eine durchgängige Einzelrechnung, die die Streckenkosten jeweils nach der in Anspruch genom-

menen Kapazität differenziert, wird auch die Grundlage dafür bilden, daß Dritte (etwa nichtbundeseigene Eisenbahnen) gegen Entgelt die Infrastruktur der DB nutzen können. Auf diesem Wege kann – wie bei anderen Verkehrsträgern, die ihren Fahrweg nicht selbst vorhalten – eine Nutzung der Infrastruktur unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten aufgebaut werden. Nicht zuletzt ist die Strecken- und Fahrwegrechnung eine Entscheidungsunterlage, die der Bund und die übrigen öffentlichen Körperschaften benötigen, wenn sie Beiträge zu den Wegeausgaben leisten wollen.

Mittelfristig muß im Interesse der Bahn, aber auch der Bürger – letztere als Steuerzahler wie als Verkehrsnutzer – Klarheit darüber geschaffen werden, mit welchen Strukturänderungen die Bahn auf die Veränderungen der Wirtschaft und insbesondere des Verkehrsmarktes in den kommenden Jahren reagieren muß, damit sie auch weiterhin bedeutender Verkehrsträger bleiben kann, gleichzeitig aber bezahlbar bleibt.

Die DB wird auch in Zukunft eine bedeutende Rolle einnehmen müssen, weil sich die Grenzen der heutigen Entwicklung bei der Infrastruktur abzeichnen. Luftraum und Straßenraum lassen sich, ohne die Lebensbedingungen und Lebensvoraussetzungen der Bevölkerung in unverantwortlicher Weise in Mitleidenschaft zu ziehen, nicht beliebig vergrößern. Die insgesamt begrenzten Mittel des Bundes sind Veranlassung dafür, daß man das Ziel, aus der Bahn ein möglichst wirtschaftlich handelndes Unternehmen zu machen, ernst nehmen muß.

Entscheidend ist, daß es zu einer nüchternen Beurteilung der Lasten kommt, die mit jeder von der Bahn erbrachten oder von ihr geforderten Leistung verbunden sind. Nur so

können sachgemäß die von der Finanzpolitik verlangten Prioritäten gesetzt werden. Dabei wird auch künftig eine gewichtige Mischung von möglichst viel eigenwirtschaftlichem Agieren der DB und der Übernahme gemeinwirtschaftlicher – also nicht kostendeckender – Aufgaben vorzufinden sein.

Regierungskommission Bundesbahn

Für diese mittel- bis langfristige Standortbestimmung der Bahn hat die Bundesregierung die Einsetzung einer unabhängigen Regierungskommission beschlossen. Sie soll bis 1991 in einem Bericht Entscheidungsgrundlagen für die weitere Entwicklung der Bahn unter verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, finanzpolitischen, umweltpolitischen und raumordnungspolitischen Gesichtspunkten erarbeiten. Sie soll die Bahnstruktur definieren, die sich auf lange Sicht im Wettbewerb behaupten kann. Auch auf die Zukunftschancen im internationalen Eisenbahnverkehr und die Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern bzw. Unternehmen wird einzugehen sein. Zugleich wird im gemeinwirtschaftlichen Bereich zu klären sein, welche Leistungen beispielsweise im Schienenpersonennahverkehr langfristig vom Bund übernommen werden sollen und inwieweit regionale Körperschaften beteiligt werden können. Von der Kommission sollen die Meinungen der für diese Fragestellung relevanten gesellschaftlichen Gruppen ermittelt werden. Die Bundesregierung wird in Kürze über Aufgabe und Zusammensetzung der Regierungskommission Bundesbahn beschließen.

Auf lange Sicht, d. h. am Ende des Entwicklungsprozesses, zu dem die Kommission mit ihren Vorschlägen beitragen wird, soll nach meinen Vorstellungen eine Bahn

stehen, die den Bürgern für die verfügbaren Bundesmittel und sonstigen Mittel der öffentlichen Hand ein Maximum an Nutzen, d. h. an qualitativ hochwertiger Verkehrsbedienung, bietet. Dieses Ziel fordert von Anbeginn Eigenanstrengungen des Vorstandes der DB. Je mehr es gelingt, Bereiche der Deutschen Bundesbahn möglichst kostendeckend zu betreiben, desto größer wird die Flexibilität von Unternehmen und Staat, die aus übergeordneten Gründen wünschenswerten gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu finanzieren. Die Bahn ist deshalb gefordert, ihre Marktpotentiale insbesondere im gebündelten Verkehr

auf langen Strecken zwischen den Wirtschaftszentren in entsprechende Ertragsergebnisse umzumünzen, dabei muß sie aber auch ihre Möglichkeiten für eine attraktive Bedienung der Fläche ausschöpfen.

Die Neu- und Ausbaustrecken der Bahn in der Bundesrepublik Deutschland sind – anders als die französischen – auch für den Güterverkehr ausgelegt. Die Bundesregierung will die Bahn instand setzen, ihre arbeitsrechtlichen Vorteile auch beim Gütertransport auszuspielen: große Mengen, lange Strecken, hohe Geschwindigkeiten. Für die Verteilung der Güter im ländlichen Raum ist die Kooperation der Bahn

mit den Unternehmen des Straßengütergewerbes Gebot der Stunde.

Der Bau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn, der Bau des Ärmelkanaltunnels, die geplanten Verbesserungen des Schienentransports über die Alpen zeigen: das Europa des Gemeinsamen Marktes setzt auf die Schiene bei der Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens. Wichtig ist, daß die Bahnunternehmen Europas ihr in nationalen Grenzen verhaftetes Denken überwinden. Im Europäischen Binnenmarkt gehört die Zukunft des Eisenbahnverkehrs der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.

Klaus Daubertshäuser

Für eine Verkehrspolitik aus einem Guß

In Sachen Bahn muß wirksam und schnell gehandelt werden. Dies wird bereits offenkundig aus den Prognosen des Unternehmens für die weitere Geschäftsentwicklung: Die Verschuldung wird in den nächsten Jahren rapide ansteigen. Von über 40 Mrd. DM in 1988 wird sie bis Ende der 90er Jahre auf rund 120 Mrd. DM wachsen. Auch die von der Bundesregierung angekündigte Übernahme der Altschulden¹ würde hieran nicht viel ändern. Die für Ende des nächsten Jahrzehnts zu erwartende Verschuldung läge trotzdem deutlich über 100 Mrd. DM. Diese Zahlen sind weitgehend unbestritten. Die Bundesregierung hat sie im Grundsatz bestätigt.

Die Handlungsnotwendigkeiten in Sachen Bahn werden aber nicht nur bei einer unternehmensbezogenen Betrachtung deutlich. Sie ergeben sich auch, wenn man die Ent-

wicklung des Gesamt-Verkehrssystems bewertet:

Der PKW-Bestand wird in den nächsten Jahren steigen. Der LKW-Verkehr wird ebenfalls deutlich zunehmen. Alle Verkehrsprognosen bestätigen dies. Gleichzeitig steht aber auch fest, daß das Straßennetz nicht wesentlich erweitert werden kann. Straßenbaumaßnahmen sind in der Bundesrepublik vielfach nicht mehrheitsfähig und kaum noch durchsetzbar.

Schon heute ist jeder Verkehrsknotenpunkt im deutschen Autobahnnetz mit 10000 bis 15000 LKW und zeitweise mit mehr als 100000 PKW pro Tag belastet. Die Konsequenzen sind einfach zu überschauen. Das Verkehrssystem Straße wird in wenigen Jahren nicht mehr funktionieren. Es droht der Verkehrsinfarkt.

Aus diesen Entwicklungen ergeben sich neue Chancen für die Bahn. Diese Chancen müssen genutzt, die nötigen Weichenstellungen

gen dürfen aber nicht auf die lange Bank geschoben werden. Verkehrspolitik und insbesondere Verkehrsinfrastrukturpolitik sind langfristig angelegt. Die Vorlaufzeiten betragen zehn Jahre und mehr.

Die derzeit vorhandenen Strukturen lassen der Bahn keine ernsthaften Chancen für die Zukunft. Wir haben ein hoch leistungsfähiges Straßennetz. Dies gilt für fast alle Straßenkategorien von den Gemeindestraßen bis hin zu den Autobahnen. Die Eisenbahn fährt aber immer noch auf Trassen, die weitgehend im vergangenen Jahrhundert gebaut und geplant sind. Dies ist dann auch die Wirklichkeit. Wenn wir schnell irgendwohin müssen und wenig Zeit haben, nehmen wir das Auto. Die Bahn ist in den meisten Fällen zu langsam.

Dieser Wettbewerb der Systeme geschieht nicht im luftleeren Raum. Alle Systeme sind angewiesen auf das Komplementärgut „Infrastruktur“. Diese Infrastruktur wird aber

¹ Schulden der Bahn aus dem Wiederaufbau des Schienennetzes nach dem 2. Weltkrieg in Höhe von 12,6 Mrd. DM – für diese Schulden trägt der Bund seit 1972 die Zinslast.

nicht über den Markt produziert und verteilt. Sie wird produziert aufgrund politischer Entscheidungen und in Abhängigkeit vom gesellschaftlichen Konsens. Nach dem 2. Weltkrieg sind einschließlich S-Bahnen noch nicht einmal 1000 km Schienenstrecken neu gebaut worden. Gleichzeitig sind aber in großem Umfang Straßen neu gebaut worden: über 6000 km Autobahnen, über 7000 km Bundesstraßen, über 40000 km Landstraßen sowie über 100000 km Kreis- und Gemeindestraßen.

Mit diesen Baumaßnahmen hat das Verkehrssystem Straße eine Förderung erhalten, die ordnungspolitisch nicht umfassender und wirkungsvoller hätte sein können. Diese in Beton gesetzte Ordnungspolitik hat die Produktionsstrukturen des Verkehrssystems Straße weitgehend konkurrenzlos und die des Verkehrssystems Schiene praktisch chancenlos gemacht. Dies gilt sowohl für den Gütertransport als auch für die Personenbeförderung.

Neugestaltung der Verkehrspolitik

Festzustellen ist für die Verkehrspolitik: Es hat in der Vergangenheit eine Reihe von Fehlentwicklungen gegeben. Sie sind im Kern darauf zurückzuführen, daß Verkehrsinfrastrukturpolitik und Verkehrsinvestitionspolitik für die einzelnen Verkehrsträger eingesetzt worden sind, um Verkehrspolitik insgesamt zu gestalten. Dieser Ansatz macht aber nur umgekehrt Sinn. Die Verkehrspolitik muß über Infrastruktur und Verkehrsinvestitionen entscheiden.

Insgesamt müssen wir die Verkehrspolitik konzeptionell neu gestalten. Nötig ist ein ganzheitlicher Ansatz. Wir brauchen eine Verkehrspolitik, die die einzelnen Verkehrsträger übergreift und die orientiert ist an

- den Bedürfnissen der Bürger und der Wirtschaft,

- den Erfordernissen des Umweltschutzes und der Energieeinsparung,

- der Bedeutung einer verbesserten Verkehrssicherheit und

- der Notwendigkeit einer gestaltenden Raumordnungspolitik.

Die Verkehrspolitik muß die Voraussetzungen dafür schaffen, daß Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen ihre Beförderungsaufgaben ökonomisch sinnvoll sowie menschen- und umweltgerecht leisten. Hier ist politische Führung gefordert mit einem sensiblen Blick für die Zukunftserfordernisse der Menschen. Nötig ist eine Verkehrspolitik aus einem Guß.

Jeder einzelne Verkehrsträger hat spezielle Vorzüge. Diese spezifischen Einsatzräume müssen verstärkt genutzt werden durch eine Verknüpfung der Verkehrsmittel zu optimalen Transportketten. Die Systemvorteile von Straße und Schiene sind sehr unterschiedlich:

- Der Straßenverkehr hat eine hohe Erschließungsqualität für die Fläche. Individuelle Transportbedürfnisse deckt er flexibel ab. Haus-zu-Haus-Beförderungen leistet er optimal.

- Der Systemvorteil der Schiene liegt in der schnellen, kostengünstigen und umweltfreundlichen Beförderung großer Personenzahlen sowie hoher bzw. gebündelter Gütermengen.

Diese Systemvorteile von Straße und Schiene müssen sinnvoll in ein integriertes Gesamtverkehrssystem eingebettet werden. Zweifellos ist dies eine anspruchsvolle Aufgabe. Sie stellt hohe Anforderungen an die staatliche Gestaltungskraft und Steuerungsfähigkeit.

Dies gilt auch für die Investitions- und Infrastrukturpolitik des Staates. Sie muß darauf ausgerichtet sein, die Einzelsysteme in die Lage zu versetzen, ihre speziellen Funktio-

nen optimal zu erfüllen. Dies muß deshalb auch der Ansatz für das DB-Sanierungskonzept sein. Wer die Leistungsfähigkeit der gesamten Verkehrswirtschaft effizienter gestalten will, muß die Deutsche Bundesbahn wettbewerbsfähig machen, damit sie ihre Systemvorteile nutzen kann. Folgende Problemkomplexe der Deutschen Bundesbahn müssen vernünftig gelöst werden:

- das Wege-Problem der Bahn,
- die gemeinwirtschaftlichen Leistungen,
- die veraltete Unternehmensstruktur.

Schiene wegeausbaugesetz notwendig

Die Sozialdemokraten hatten bereits in der letzten Legislaturperiode ein detailliertes Konzept zur Sanierung der Deutschen Bundesbahn erarbeitet und 1985 im Deutschen Bundestag eingebracht. Zwischenzeitlich haben sie dieses Konzept überarbeitet. Dabei sind auch die Vorschläge berücksichtigt worden, die die EG-Kommission zur Sanierung der europäischen Eisenbahnunternehmen vorgelegt hatte. Folgende Maßnahmen halten die Sozialdemokraten für vordringlich:

- Bei den Entscheidungsstrukturen, welche Verkehrswege mit welchen Prioritäten gebaut werden, gibt es wesentliche Unterschiede. Sie wirken ein auch auf die Entscheidungsinhalte.

Der Deutsche Bundestag beschließt über den Bundesfernstraßenbau: Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird im Fünfjahres-Rhythmus fortgeschrieben. Er hat Gesetzeskraft und legt fest, welche Straßenbauprojekte in welchem Zeitrahmen realisiert werden.

Das Verfahren hat sich im Prinzip bewährt. Trotzdem findet es keine Anwendung auf die Schienenstrecken der Bahn. Hier entscheidet die

Bundesregierung. Da es bei diesen Entscheidungen immer auch um Geld geht, werden sie wesentlich vom Bundesfinanzminister geprägt. Damit stehen dann aber nicht mehr langfristige verkehrspolitische Erwägungen im Vordergrund, sondern kurzfristige haushaltspolitische Gründe. Bei diesen Entscheidungsstrukturen muß deshalb die Bahn auf der Strecke bleiben.

Die Sozialdemokraten wollen dies ändern. Das Verfahren für den Bundesfernstraßenbau muß auch für die Schienenwege zur Anwendung kommen. Nötig ist ein Schienenwegeausbaugesetz. Der Bundestag und nicht mehr die Bundesregierung entscheidet dann über den Ausbau des Schienenwegenetzes.

□ Das Finanzierungssystem für Bau und Unterhalt des Schienenweges ist an das der DB-Konkurrenten anzupassen. Der Staat trägt die Kosten für den Bau und die Unterhaltung der Straßen und Bundeswasserstraßen. Aus Gründen der Chancengleichheit muß er diese Kosten auch für das Schienenwegenetz übernehmen.

Ähnlich wie der Straßenverkehr über die Mineralölsteuer muß die Deutsche Bundesbahn in dem Umfang Abgaben zahlen, in dem sie die Schienenwege nutzt. Die Sozialdemokraten haben vorerst vorgesehen, daß dieser Infrastrukturbeitrag der Bahn von der Bundesregierung und mit Zustimmung des Bundesrates in Anlehnung an die Infrastrukturbeiträge der Verkehrsträger Straße und Wasserstraße festgelegt wird. Nach den Wegekostenrechnungen der Bundesregierung trägt die Binnenschifffahrt ihre Wegekosten zu rund 10 %, schwere LKW zu rund 60 % und Omnibusse zu rund 90 %. Auch insoweit wären dann die Wettbewerbsstrukturen harmonisiert.

Bei der Festlegung des Infrastruk-

turbeitrags der Bahn müssen aber auch externe Kosten berücksichtigt werden: Die einzelnen Verkehrsträger sind unterschiedlich verkehrssicher und unterschiedlich umweltfreundlich. Umweltkosten und Unfallkosten fließen bisher aber nicht in die marktwirtschaftliche Preisgestaltung ein. Die hierfür nötigen Rahmenbedingungen müssen wir deshalb entwickeln. Insbesondere die Wissenschaft ist gefordert.

Die Bahn ist verkehrssicher und relativ umweltfreundlich. Diesen Vorteil muß sie entsprechend unseren marktwirtschaftlichen Grundsätzen in attraktive Preise bzw. niedrige Kosten umsetzen. So lange aber Rahmenbedingungen fehlen, die diesen Ansatz realisieren, muß die Bahn einen angemessenen Bonus erhalten. Er ist mit dem Infrastrukturbeitrag zu verrechnen.

□ Die Wettbewerbsbedingungen der Bahn sind weiter mit denen ihrer Konkurrenten dadurch zu harmonisieren, daß im Bahn-Bereich Staat und Unternehmen getrennt werden. Die Vermengung der gemeinwirtschaftlichen und der eigenwirtschaftlichen Aufgaben ist ein politisches Erbe der Nachkriegszeit. Unternehmenspolitisch ist dies aber eine höchst schädliche Konstruktion. Das Unternehmen erfüllt eine Vielzahl von Transportaufgaben im Interesse der Allgemeinheit. Entsprechend sind die Verantwortlichkeiten zuzuordnen. Für Art und Umfang des gemeinwirtschaftlichen Bereichs gibt der Bund die Vorgaben, übernimmt die finanzielle Verantwortung und trägt die ungedeckten Mehrkosten. Es gilt das Prinzip der speziellen Entgeltlichkeit: Wer bestellt, muß bezahlen. Für den eigenwirtschaftlichen Bereich ist allein das Unternehmen verantwortlich.

□ Die Unternehmensverfassung der Deutschen Bundesbahn ist den

heutigen Erfordernissen anzupassen. Die Unternehmensführung braucht mehr Selbständigkeit, eine stärkere Eigenverantwortung und größere Handlungsfähigkeit. Die Genehmigungs- und Beteiligungsvorbehalte der Bundesregierung sind daher auf solche Tatbestände zu beschränken, die aus der Stellung der Deutschen Bundesbahn als Sondervermögen unverzichtbar sind.

Die Sozialdemokraten wollen deshalb den Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn durch einen Aufsichtsrat ersetzen. Dieser soll gleichzeitig erweiterte Kompetenzen erhalten, um die Eigenverantwortung des Unternehmens zu stärken. Er soll auch Aufsichtsaufgaben wahrnehmen, die bisher die Bundesregierung ausübt.

Die paritätische Mitbestimmung hat sich bewährt. Sie führt zu einer stärkeren Identifikation der Beschäftigten mit ihrem Unternehmen. Gerade im Hinblick auf die schwierigen finanziellen und strukturellen Probleme der Bahn sind den Arbeitnehmer/innen größere Beteiligungsrechte einzuräumen. Die Sozialdemokraten wollen deshalb die paritätische Mitbestimmung ebenfalls für die Deutsche Bundesbahn.

Über die Sanierungsvorschläge besteht – wenn man von der Einführung der paritätischen Mitbestimmung einmal absieht – weitgehend Einvernehmen. Industrie, Verbände, Wissenschaft, Wirtschaftsführer und sogar die Koalitionsfraktionen haben ähnliche oder gleichlautende Vorschläge gemacht. Trotzdem kommt die Sanierung der Bahn nicht in Gang. Die Bundesregierung bremst aus haushaltspolitischen Gründen. Diese kurzfristigen Gründe sind aber nicht einmal gegen die langfristigen Überlegungen abgewogen, die eine Sanierung der Bahn erfordert.