

Willeke, Rainer

Article — Digitized Version

Die Zukunft der Deutschen Bundesbahn

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Willeke, Rainer (1991) : Die Zukunft der Deutschen Bundesbahn, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 71, Iss. 3, pp. 120-124

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136734>

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.

Rainer Willeke

Die Zukunft der Deutschen Bundesbahn

Die Deutsche Bundesbahn ist finanziell und organisatorisch seit langem in einer prekären Lage, die sich durch die Übernahme der Verantwortung für die Deutsche Reichsbahn in Zukunft noch weiter verschärfen dürfte. Welche Rolle kann die Bahn im künftigen Verkehrssystem übernehmen? In welchen Bereichen kann durch politische und betriebswirtschaftliche Entscheidungen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs verbessert werden?

Die wirtschaftliche Lage der Deutschen Bundesbahn ist nach den jetzigen Erkenntnissen der Kommission wesentlich schlechter als vielfach angenommen. So beginnt eine erste, am 3. Dezember 1990 vorgelegte Stellungnahme der Regierungskommission Bundesbahn, die im Laufe dieses Jahres eine Diagnose und Reformtherapie für das Schienenunternehmen vorlegen soll. Heinz Dürr, der neue Vorsitzende des Vorstandes, hat ein schweres Erbe angetreten. Dem Zugewinn an oft und gern geäußelter Wertschätzung aus Politik und Wirtschaft steht ein im Trend noch einmal ungünstiger gewordenes Finanzbild gegenüber. Es fehlt einfach an einem in sich stimmigen und zeitlich überschaubaren Konzept zur Sanierung und Stabilisierung der DB. Die Aufgabe mit neuen System- und Strategievorgaben nach realistischen Planungszielen zu lösen, ist sogar noch schwieriger geworden, als noch vor einigen Jahren erkennbar war. Es geht ja nicht nur um den jährlichen Bundeszuschuß von 14 Mrd. DM und die auf 45 Mrd. DM angeschwollenen Verbindlichkeiten aus Kreditaufnahme. Hinzu tritt die Neuordnung der Deutschen Reichsbahn in den östlichen Bundesländern und deren Eingliederung in einen gemeinsamen Unternehmensentwurf. Zu denken ist schließlich an den vielstimmigen Chor derer, die zur Entlastung der Straße und im Sinne einer „ökologischen Verkehrspolitik“ bedeutende Teile des LKW-Verkehrs auf die Schiene bringen möchten. Doch die Leistungskapazitäten der DB sind schon jetzt weitestgehend ausgeschöpft. Infrastrukturengpässe in den Hauptrelationen, besonders auf der Rheinschiene, technische Mängel bei den Elektrolokomotiven und Defizite beim Wagenpark sowie auch

eine zu dünne Personaldecke bei einigen operativen Diensten lassen die Zahl und das Ausmaß der Verspätungen ärgerlich ansteigen, im Güterverkehr noch stärker als bei den Reisezügen.

Dabei schien es vor einem Jahrzehnt, als habe die DB Tritt gefaßt. Zwischen 1982 und 1986 konnten der Bundeszuschuß bei rund 13,5 Mrd. DM und die Verbindlichkeiten aus Krediten bei rund 35,5 Mrd. DM festgehalten werden; der Jahresfehlbetrag, der zwischen 1970 und 1981 von nahe Null auf 4,1 Mrd. DM angestiegen war, wurde 1985 sogar auf 2,9 Mrd. DM zurückgeführt. Der Erfolg war aber trügerisch; er ging fast nur auf das Konto von Rationalisierungsmaßnahmen und Kostenverschiebungen. Am Aufschwung nahm das Güterverkehrsaufkommen der Bundesbahn nur geringfügig teil. Umsatz und Erlöse blieben auch in den besten Konjunkturjahren unbefriedigend und hinter den Erwartungen zurück. Immerhin bildete aber die vergleichsweise entspannte Lage den Hintergrund für zwei damals als entscheidende Reformschritte angesehene Planungskonzepte. 1982 legte der Vorstand der Deutschen Bundesbahn die Strategie DB '90 vor, und wenig später folgten als Komplement die Leitlinien der Bundesregierung von 1983.

Strategie DB '90

Das Strategieprogramm des Bundesbahnvorstands wurde auf eine alarmierende Bestandsaufnahme 1982 und auf eine Schrecken auslösende Projektion für das Jahr 1990 gestützt. Die Schulden hatten sich seit 1970 auf 35,5 Mrd. DM mehr als verdoppelt. Die Zinsbelastung von 2,9 Mrd. DM nahm bereits 17% der eigenen Erlöse weg. Die Ausgleichszahlungen des Bundes waren zwischen 1970 und 1982 von 3,5 Mrd. DM auf 13,2 Mrd. DM angestiegen. Die Personalausgaben machten 67% der Aufwendungen und 78% der Erlöse, einschließlich Bundesleistungen, aus. Als Perspektive unter Status-quo-

Prof. Dr. Rainer Willeke, 66, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, ist Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr.

Bedingungen wurde für 1990 ein Anstieg des Jahresfehlbetrags von 4,1 Mrd. DM auf 10 Mrd. DM und in Zusammenhang damit ein Hochschnellen der Verschuldung von 35,5 Mrd. DM auf 90 Mrd. DM vorausgesagt. Dieses Schreckszenario war in den Größenordnungen für das Zieljahr 1990 stark überzeichnet, aber der Richtung nach zutreffend. An der Schlußfolgerung führte deshalb auch kein Weg vorbei. Ohne eine einschneidende Kurskorrektur war die Bundesbahn auf Dauer nicht mehr lebensfähig; es ging um den Fortbestand des Schienenverkehrs in der Bundesrepublik.

Die Unternehmensstrategie DB '90 war auf zwei Säulen gestellt. Interne Anstrengungen der DB und externe Unterstützung durch den Bund sollten zusammenwirken und zur Konsolidierung der finanziellen Verhältnisse des Schienenunternehmens führen. Für die im wesentlichen durch Eigenanstrengungen angestrebte Verbesserung der Preis-Leistungsverhältnisse wurden drei erstaunlich ehrgeizige Ziele formuliert: In dem Zeitraum von 1982 bis 1990 sollten die Produktivität um real 40% gesteigert, der Personalaufwand um real 30% gesenkt und der Gesamtaufwand um real 25% reduziert werden. Diese wirtschaftlichen Zielgrößen konnten bei weitem nicht realisiert werden. Dabei war die Aufwandsminderung noch deutlich erfolgreicher als die Produktivitätssteigerung, die statt der geplanten 40% nur etwa 25% erreichte. Dies war ein deutlicher Indikator für die Marktschwäche der Bahn trotz bemühter Rationalisierungen und günstiger Konjunkturerwicklung. Der Umsatz aus dem Güter- und Personenverkehr konnte in den acht Jahren nicht gesteigert werden und blieb um rund 12% hinter den Plangrößen zurück.

Über die Frage, ob die Strategie DB '90 gescheitert ist oder im Kern doch erfolgreich war, wird gestritten. Die DB macht zweierlei geltend. Einmal seien während der 80er Jahre für sie ungünstige, nicht vorausgesehene Strukturwandlungen eingetreten, wobei insbesondere verwiesen wird auf die niedrige Inflationsrate, auf das Absinken der Mineralölpreise, auf den Preisdruck als Folge der einsetzenden Verkehrsmarktliberalisierung und schließlich auf die straßenaffinen Veränderungen der Markt- und Nachfragebedingungen. Zudem sei auch noch die flankierende Unterstützung durch den Bund hinter dem Erwarteten zurückgeblieben; das gelte für die jährlichen Finanzleistungen, die um 1 Mrd. DM höher veranschlagt worden waren, aber auch für die Forderungen nach neuen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zur Stärkung der Bahn im Wettbewerb gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr.

Die tatsächlichen oder vermeintlichen Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten der Bahn traten somit wieder in den Mittelpunkt der Diskussion. Zur Harmonisierung

der Marktchancen forderte die DB die Übernahme der Finanzverantwortung für den Fahrweg durch den Bund bei Einführung einer nutzungsabhängigen Wegeabgabe für die DB (Trennungsrechnung), spezielle Entgeltvereinbarungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen, Freistellung von allen strukturell überhöhten Aufwendungen und eine Angleichung des Handlungsspielraums des DB-Vorstands an die gesetzlichen Regelungen in Privatunternehmen. Ergänzend wurde geltend gemacht, daß wirtschaftlich erforderliche Maßnahmen zur Kapazitätsanpassung nicht genehmigt wurden. So unterblieb die geplante Stilllegung von Ausbesserungswerken und die Umstellung von 7000 km Streckenlänge auf Busbedienung.

Im Prinzip allerdings hatte die Bundesregierung mit ihren Leitlinien zur Bundesbahnpolitik von 1983 eine ökonomisch orientierte Strukturreform angekündigt und das DB-Konzept begrüßt. Dabei wurde freilich ein weiteres Mal die betriebswirtschaftliche und die volkswirtschaftlich-politische Zielperspektive der Eisenbahn in ein Spannungsverhältnis gesetzt, ohne daß ein inhaltlich und zeitlich konkretisierbarer Lösungsansatz geboten wurde. So soll eine weitgehend eigenverantwortliche und leistungsfähige Bahn ihre Kosten und ihre Angebote ertragsorientiert an der tatsächlichen Nachfrage ausrichten und damit ihre Marktchancen im Wettbewerb wahrnehmen. Unabhängig davon wurde aber geltend gemacht, daß gesamtstaatliche Anforderungen und gesamtwirtschaftliche Vorteile für den Schienenverkehr sprechen.

Trotz dieser programmatischen Hilfe zeigte sich aber seit 1985 immer deutlicher, daß die Voraussetzungen für eine schnelle Reform der Eisenbahngesetze nicht bestanden. Das gilt sowohl für die genaue Formulierung der Inhalte als auch für die politische Vorbereitung und Durchsetzung. So konnten die von der DB kursorisch entwickelten Grundsätze einer Trennungsrechnung den Anforderungen einer durchsichtigen Spartenerfolgsrechnung und eines verlässlichen Informationssystems für die Unternehmensführung noch bei weitem nicht entsprechen. Unbestimmt waren auch die Vorstellungen über die Funktion und Berechnungsweise der nutzungsabhängigen Wegeabgaben. Die Zuständigkeit des Vorstands auszuweiten, den pluralistisch-politisch zusammengesetzten Verwaltungsrat zu einem Aufsichtsrat nach dem Aktienrecht umzuformen und die beamtenrechtlich dominierende Personalstruktur privatwirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen waren und sind ohnedies Aufgaben schwierigster Art, die ganz ohne Zweifel aufgegriffen werden müssen, aber schnelle Lösungen aus dem Handgelenk nicht zulassen. Dies gilt keineswegs nur wegen der politischen Brisanz, sondern auch wegen unübersehbarer großer Informations- und Planungsdefizite. Es überrascht nicht, daß der Bundesminister für Verkehr auf

die Versuche der Bahn, den schwarzen Peter – „unterbliebene externe Maßnahmen“ – der Politik zuzuschieben, zunehmend verärgert und mit Gegenvorwürfen reagierte, die sowohl die technische Planung und Entwicklung als auch den Marketingbereich des nationalen und insbesondere des internationalen Güterverkehrs kritisch ansprachen.

Regierungskommission Bundesbahn

Enttäuschung und Unsicherheit, aber auch die richtige Erkenntnis, daß zur Reform der Eisenbahn in Deutschland eine wesentlich besser abgesicherte Informations- und Konzeptionsbasis benötigt wird, führte mit dem Kabinettsbeschluß vom 1. Februar 1989 zur Einsetzung einer elfköpfigen Regierungskommission aus Wirtschaftsvertretern, Politikern, Wissenschaftlern und Gewerkschaftlern, die bis 1991 ein Positions- und Strategiepapier vorlegen soll. Die Aufgaben der Kommission bestehen darin, die Rolle der Deutschen Bundesbahn im nationalen wie im künftigen europäischen Verkehrsmarkt zu definieren, die Leistungsbereiche herauszuarbeiten, in denen die Bahn auf Dauer wettbewerbsfähig sein kann, und von den Aufgaben abzugrenzen, die aus Gründen des Gemeinwohls zu erbringen sind, und ferner die Möglichkeiten zu überprüfen, regionale Körperschaften verstärkt in die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr einzu-

beziehen. Dieser Katalog wurde 1990 noch um die Frage der Zusammenführung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn erweitert.

Die Einsetzung der Regierungskommission ist zunächst auch auf Kritik gestoßen. Hier solle, statt schnelle Hilfe zu bringen, Alibiaktivität entfaltet und Zeit herausgeholt werden. Die große Zahl der Grundsatz- und Einzelprobleme sowie die von der Sache her notwendigerweise kontroverse Behandlung vieler Struktur- und Organisationsfragen – vom Rechnungswesen bis zum Beamtenstatus – zeigt aber, daß der Schritt nicht nur zweckmäßig, sondern unumgänglich war.

Die eingangs schon genannte erste Stellungnahme der Kommission läßt die Arbeits- und Empfehlungsschwerpunkte erkennen, aber auch Zweifel aufkommen, ob der Endbericht im Zeitplan abgeschlossen werden kann. Besondere Betonung findet die Notwendigkeit, das Rechnungswesen der DB den Anforderungen an ein verlässliches Managementinformationssystem anzupassen. „Dies ist für eine verantwortliche wirtschaftliche Führung der Bahn unerlässlich.“ Die Aussagefähigkeit des Rechnungswesens dürfte nicht durch Altlasten der Vergangenheit beeinträchtigt werden. „Daher ist eine grundsätzliche Trennung zwischen Vergangenheit und Zukunft für eine wirksame wirtschaftliche Führung der Bahn unabdingbar.“

VERÖFFENTLICHUNGEN DES HWWA-INSTITUTS FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG-HAMBURG

NEUERSCHEINUNG

Yoshihide Ishiyama

**INTERNATIONAL MONETARY REFORM
IN THE 1990s:
ISSUES AND PROSPECTS**

Die Sasakawa Peace Foundation hat von 1988 bis 1990 ein Forschungsprogramm zur Reform des internationalen Währungssystems durchgeführt. Beteiligt waren das Institute for International Economics, Washington, D.C., das HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung-Hamburg und ein Komitee hochkarätiger japanischer Experten, dessen Generalsekretär der Verfasser dieses Buches ist. Die Studie setzt sich mit den wichtigsten währungspolitischen Problemen und Lösungsansätzen auseinander, die von der Gutachtergruppe diskutiert wurden.

Großoktav,
52 Seiten, 1990
broch. DM 53,-
ISBN 3-87895-405-0

VERLAG WELTARCHIV GMBH – HAMBURG

Andererseits muß eine solche wirtschaftliche Führung in Zukunft sichergestellt sein, um Entwicklungen der Vergangenheit nicht zu wiederholen.“ Zur Trennungsrechnung heißt es eher distanziert: „Die Kommission hält die rechnerische Trennung von Fahrweg und Betrieb grundsätzlich für notwendig, wenn dadurch die Führungs- und Wettbewerbsfähigkeit verbessert wird. Der bisherige Stand der Trennungsrechnung bei der Deutschen Bundesbahn gewährleistet das jedoch nicht.“

Weitere Punkte betreffen die Umgestaltung des Verwaltungsrats und die Kompetenz des Vorstands im Sinne einer Annäherung an das private Aktienrecht. All dies zielt auf einen marktwirtschaftlichen und zugleich offensiven Kurs: „Die Regierungskommission Bundesbahn lehnt den Weg eines allgemeinen ‚Schrumpfens‘ der Deutschen Bundesbahn ab. Sie hält vielmehr eine Vorwärtsstrategie der Bahn zur Sicherung bestehender und neuer Verkehre für erforderlich und im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Schienenverkehrs für allein vertretbar.“ Was die Eingliederung der deutschen Reichsbahn anbetrifft, wird vorläufig eine getrennte Rechnungsführung empfohlen. „Die Kommission hält es jedoch für geboten, die führungsmäßige Vereinigung der Bahnen zu beschleunigen.“

Die Arbeitsbefunde lassen die Größe des Rahmens erkennen, der ausgefüllt werden muß. Dazu gehören die besonders umstrittenen, spezifisch verkehrspolitischen Punkte, die die Wettbewerbsposition der Bahn und ihre zukünftigen Marktaussichten betreffen. Dabei ist nicht nur an die Weiterführung der EG-weiten Deregulierung der Verkehrsmärkte zu denken, sondern auch an so schwierige Probleme wie die Ermittlung und Anlastung von „Sozialkosten“ des Verkehrs, die Planung und Finanzierung der Infrastrukturbereiche für die konkurrierenden Verkehrszweige und die Frage nach den Kapazitätsspielräumen der Bahn angesichts von Umschichtungsüberlegungen. Mit anderen Worten, die ordnungspolitische Frage nach der Positionierung des Schienenverkehrs zwischen Markt und Politik wird nicht zu umgehen sein, sondern in den Mittelpunkt der Konzeptbildung treten. Da aber die Grundsatzentscheidung für die marktwirtschaftliche Koordination getroffen ist, geht es um die Vorgaben und Rahmenbedingungen des Wettbewerbs.

Kritik an der Verkehrsteilung

Die Verkehrsteilung zwischen dem Eisenbahn- und Straßenverkehr steht im Mittelpunkt der Überlegungen, oft im Zentrum der Kritik. Die Marktanteile haben sich in den letzten 40 Jahren entscheidend verschoben. Lag der Leistungsanteil der DB 1950 im Güterverkehr noch bei 62,3% und im Personenverkehr bei 37,7% so sanken diese Anteile bis heute auf 25,5% und 6,2%. Absolut ge-

sehen stiegen die Schienenverkehrsleistungen im Gütertransport von 38 Mrd. tkm im Jahre 1950 bis auf über 70 Mrd. tkm im Jahre 1970, sie sanken dann aber bis auf 62 Mrd. tkm ab. Im Personenverkehr der DB gab es von 1950 bis 1960 ein Wachstum von 30 auf 38 Mrd. Personen-km, von da ab nur noch einen mit Stagnationsabschnitten durchsetzten mäßigen Anstieg auf 43 Mrd. Personen-km. Gleichzeitig stieg der Straßengüterfernverkehr von 7,1 Mrd. tkm auf 113,2 Mrd. tkm und besitzt damit einen Marktanteil von über 47%. Der motorisierte Individualverkehr expandierte von 26,1 Mrd. Personen-km auf 555,6 Mrd. Personen-km und erreicht heute einen Leistungsanteil von 82%. Der Straßenverkehr ist zum dominanten Verkehrsmittel geworden. Mit seinen Anteilen setzt er die Leistungsmaßstäbe der Nachfrager auch für die Eisenbahn.

Die Strukturwandlungen im Produktionssystem und die mit dem Wohlstandsanstieg verknüpfte Mobilitätspräferenz stehen hinter dieser radikalen Veränderung der Größen und der relativen Gewichte. Trotz ihres Ausmaßes läßt sie sich leicht mit den arteigenen Leistungsprofilen der Verkehrsträger und mit deren sehr unterschiedlichen Fähigkeiten erklären, den neuen Anforderungen der Märkte zu genügen. Trotzdem werden Zweifel und Ablehnung geäußert. Die Entwicklungen und Veränderungen seien zwar bei den vorliegenden Rahmenbedingungen einzelwirtschaftlich rational, aus gesellschaftlichen, gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Gründen aber fehlgesteuert, unerwünscht und korrekturbedürftig. Der Anteil der Eisenbahn müsse schnell und wirksam gesteigert werden; sie habe unter verzerrten Wettbewerbsbedingungen und zu geringen Investitionen gelitten. In einem Positionspapier des Bundesministers für Verkehr zur Verkehrspolitik der 90er Jahre vom September 1990 heißt es z. B.: „Die Schiene ist seit Jahrzehnten das schwächste Glied im Wettbewerb wie im Verbund der Verkehrsträger. Um diese Situation zu ändern, müssen die Investitionen in ein nationales und europäisches Schnellbahnsystem mit Vorrang realisiert werden.“

Rahmenbedingungen des Wettbewerbs

Die DB und ihre sehr rührige Lobby beteiligen sich an der Klage und an den Forderungen nach einer Kurskorrektur mit zwei Hauptargumenten. Die Eisenbahn sei gegenüber dem Straßenverkehr im Verkehrswegebau sträflich vernachlässigt worden, und sie sei zudem im Wettbewerb stark benachteiligt, weil der Straßenverkehr große Teile der von ihm verursachten Wege- und Sozialkosten abwälzen könne. Das erste Argument ist allerdings eindeutig unzutreffend. Wenn nicht eine marktnahe, nachfrageorientierte Infrastrukturplanung grundsätzlich in Frage

gestellt wird, dann ist die DB bei den Verkehrswegeinvestitionen nie benachteiligt, seit Anfang der 70er Jahre sogar gegen die Marktentwicklung bevorzugt worden. Der Straßenbau blieb immer hinter der Motorisierung zurück. Die Bundesbahn hat kontinuierlich ein hohes Investitionsniveau abwickeln und dabei unter anderem den Kapazitätssprung der Elektrifizierung sehr zügig realisieren können. Kritische Fragen sind eher auf die ICE-Systementscheidung der DB für einen gemischten Personen- und Güterverkehr und auf die Schwerfälligkeit des Planungs- und Baurechts zu richten. Hier und nicht bei zu geringen Investitionsmitteln liegen die Gründe für den bedeutenden wirtschaftlichen Vorsprung des TGV-Programms in Frankreich.

Die Bundesbahn und ihre Unterstützungsgruppen haben wohl deshalb auch die Frage der Wegekostendeckung und in den letzten Jahren vor allem das Problem der Sozialkosten und Umweltverträglichkeit in den Mittelpunkt der verkehrspolitischen Werbung gestellt. Dieses Problem hat zweifellos hohes Gewicht, es muß auch aufgegriffen werden, ist aber nur in grober Annäherung anhand von Plausibilitätsüberlegungen lösbar. Schon die konventionellen Wegekostenrechnungen waren wegen der Willkürspielräume bei der Zuschlüsselung des dominant großen Gemeinkostenblocks nicht überzeugend. Noch größere kritische Distanz ist gegenüber den bisher vorliegenden Sozialkostenrechnungen angezeigt. Denn in ihnen werden mit ungesicherten Ansätzen ganz heterogene Belastungsfelder – Lärm, Abgase, Zerschneidungseffekte, Unfallfolgen, Energieverbrauch – nach wesentlich unterschiedlichen Methoden abgedeckt. Die aggregierten Teilergebnisse ergeben dann jeweils einen Kostenblock, der gegenüber einer kritischen Überprüfung immun ist; für den Straßenkraftverkehr in den alten Ländern der Bundesrepublik werden Größen zwischen 50 und 100 Mrd. DM jährlich genannt. Die steigende Tendenz ergibt sich dabei nicht in erster Linie aus den Mengengerüsten, sondern aus einem Wechsel der Bewertungsmethoden. Auf diesem schwierigen Felde wäre mehr Zurückhaltung und wissenschaftliche Kooperation, vor allem aber größere Klarheit über das Ziel und den Anwendungszweck der Berechnungen angezeigt.

Nachfrageprognose und Angebotskapazität

Nach den jüngsten Prognosen, die für die Bundesverkehrswegeplanung angefertigt wurden, kann die Eisenbahn im alten Bundesgebiet bis 2010 mit einem Anstieg im Güterverkehr von 61 auf 72 Mrd. tkm und im Personenverkehr von 44 auf 49 Mrd. Personen-km rechnen. Für die Straße gehen die Zuwächse von 169 auf 210 Mrd. tkm und von 587 auf 641 Mrd. Personen-km. Die prognostizierten Verkehrsgewinne der Eisenbahn können mit den

jeweils verfügbaren Leistungskapazitäten abgewickelt werden, vorausgesetzt, daß die neue Trasse Köln-Frankfurt bis 2000 endgültig geplant, gebaut und in Betrieb genommen ist, was keineswegs als sicher gelten kann. Für Umschichtungen zur Schiene, die die Status-quo-Prognosen verändern, besteht dagegen nur geringer Spielraum. Theoretisch wäre die Angebotskapazität der DB durch eine Verlängerung der Züge zwischen 10 und 15% zu erweitern. Das Wagenmaterial müßte aber beschafft werden. Die oft genannte Ausweitungsmöglichkeit von 30% ist nicht schnell zu realisieren, weil sie eine wesentliche Veränderung der Signaltechnik voraussetzt, um die Durchlaufzahl der Züge zu erhöhen. Wirtschaftlichkeitsrechnungen zur „intelligenten Schiene“ gibt es noch nicht. Natürlich müßten auch der Personal- und Fahrzeugbestand ausgeweitet werden. Doch selbst wenn die maximale mittelfristige Kapazitätsausweitung von 30% gelänge, würde diese nur knapp die Hälfte des bis 2010 vorausgesehenen Zuwachses im Straßengüterverkehr erreichen. Für den Personenverkehr wäre ein entsprechendes Mehrangebot vollends marginal. Im Freizeitverkehr mit dem eigenen PKW liegt aber die stärkste Wachstumsdynamik mit dem stärksten Druck auf die Straßenkapazitäten.

Fazit

Schnelle und einfache Lösungen gibt es weder für das Verkehrssystem insgesamt noch für die Eisenbahn. Bei der absehbaren Enge der öffentlichen Haushalte und damit begrenzter Zahlungsfähigkeit werden auch für die Bundesbahn die ökonomischen Kriterien der Markt- und Infrastrukturpolitik noch stärker als bisher in den Mittelpunkt der Organisations- und Strategiereform gestellt werden müssen. Es gibt Spielräume für Marktgewinne, besonders im grenzüberschreitenden Verkehr, und auch für weitere Produktivitätsverbesserungen. Sie auszuschöpfen erfordert aber eine konsequent marktorientierte positive und negative Kapazitätsanpassung und eine ebenso konsequente Weiterführung der neuen Produktstrategien mit den Schwerpunkten Ganzzüge im großströmigen Verkehr, Direktverbindungen für die aufkommensstarken Wirtschaftsräume und Verknüpfung von Frachtzentren für Teilladungen und für den kombinierten Ladungsverkehr Schiene-Straße. Kooperation zwischen den Verkehrszweigen ist dazu eine zwingende Voraussetzung. Dabei geht es aber nicht etwa nur um eine Optimierung der Schnittstellen zwischen Straße und Schiene, die wirtschaftliche Sanierung und finanzielle Stabilisierung der Eisenbahn hat vielmehr einen leistungsfähigen Straßenverkehr zur Voraussetzung. Nur dies ermöglicht eine effiziente Rollenverteilung und Rollenverknüpfung im fairen Wettbewerb.