

Keller, Dietmar

**Article — Published Version**

## Flexibilität ist teuer: Deutsche Bahn

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Keller, Dietmar (2003) : Flexibilität ist teuer: Deutsche Bahn, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 83, Iss. 7, pp. 421-422

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/69215>

**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.*

---

**Versicherungen**

**Der Ernstfall ist eingeteten**

---

Die privaten Krankenversicherer haben soeben die Auffanggesellschaft „Medicator“ gegründet, die im Fall der Insolvenz eines Unternehmens dessen Verträge mit den Kunden übernehmen und weiterführen soll. Sie folgen damit dem Beispiel der Lebensversicherer, die im November 2002 „Protektor“ ins Leben gerufen hatten. In beiden Fällen wollte man der Gefahr vorbeugen, daß Meldungen über die Notlage einzelner Versicherer die Kundschaft abschrecken und damit einen Flächenbrand für die gesamte Branche entzünden könnten. Und in beiden Fällen wurde versichert, daß es sich nur um eine Vorsorgemaßnahme handele.

Offensichtlich glaubte die Assekuranz selbst, es genüge, der Öffentlichkeit Beruhigungsspillen zu verabreichen, und verzichtete darauf, für die Auffanggesellschaften die notwendigen rechtlichen und materiellen Grundlagen zu erarbeiten. Vermutlich vertraute man darauf, daß die Branche sich im Notfall intern auf die Sanierung des insolventen Versicherers einigen und deshalb die Auffanggesellschaften nicht benötigen würde. „Protektor“ und „Medicator“ blieben deshalb bisher virtuelle Gesellschaften.

Dieses Versäumnis rächte sich, als es um die Sanierung der fallierenden Mannheimer Lebensversicherung ging. Aus welchen Gründen auch immer scheiterte der Versuch, die Mannheimer durch die Branche zu sanieren und auf einen anderen Versicherer zu übertragen, am Widerstand einzelner Versicherer, so daß die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (Bafin) verfügte, die Verträge der Mannheimer auf „Protektor“ zu übertragen. Nun muß die Branche die Auffanggesellschaft rechtlich, finanziell und personell instand setzen, die übertragenen Verträge zu verwalten. Nachträglich beklagen Vertreter der Versicherungswirtschaft, daß dieser Weg viel teurer als die ursprünglich angestrebte brancheninterne Lösung sei. hä

---

**Lkw-Maut**

**Dissens mit der EU-Kommission**

---

Nach der parlamentarischen Verabschiedung der Lkw-Maut ist der Dissens mit der EU-Kommission keineswegs ausgeräumt. Diese betrachtet die Maut als Beitrag zur Deckung der Wegekosten, wobei sie darunter nur die vom Staat tatsächlich aufgewendeten Mittel versteht. Demzufolge verlangt sie, daß sich die

Höhe der Maut an den fiskalischen Aufwendungen orientiert und daß das Aufkommen zweckgebunden für die Erhaltung oder den Ausbau des Straßennetzes verwendet wird. Mit dieser engen Definition steht die EU-Kommission allerdings im Widerspruch zu Ökonomen, die Wegekosten nicht als finanziellen Aufwand, sondern in der Kategorie der Opportunitätskosten definieren. Danach sollte die Maut neben den pekuniären Aufwendungen auch die Belastungen der Gesellschaft durch den Verkehr berücksichtigen, die darin bestehen, daß übermäßiger Verkehr zu Stauungen sowie zu Lärm, Unfällen und Landschaftsverbrauch führt.

Damit die Maut ihre allokativen Funktion ausübt, muß sie einerseits in ihrer Höhe so fühlbar sein, daß die Nachfrager nach Lkw-Transporten bei ihren Standort- und Produktionsentscheidungen verkehrssärmere Alternativen stärker in ihr Kalkül einbeziehen. Andererseits soll die Maut in zeitlicher und regionaler Hinsicht so gestaffelt werden, daß die Verkehrsströme so kanalisiert werden, daß die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrs besser mit dessen Erträgen im Einklang stehen. Die durch das neue Gesetz vorgeschriebene Maut von 12,4 Cent je Kilometer ist vermutlich in ihrer Höhe nicht ausreichend und in ihrer Struktur zu starr, als daß von ihr gravierende Lenkungseffekte ausgehen, zumal die Spediteure teilweise durch Ermäßigung bei der Treibstoff- oder Kfz-Steuer entlastet werden sollen. Es ist jedoch davon auszugehen, daß die Maut nach einer erfolgreichen Einführung in den kommenden Jahren weiter erhöht werden dürfte. hh

---

**Deutsche Bahn**

**Flexibilität ist teurer**

---

Nach nur einem halben Jahr hat die deutsche Bahn ihr neues Preissystem auf Grund starker öffentlicher Kritik und erheblich gesunkener Fahrgastzahlen im Fernverkehr drastisch umgebaut. Wichtigste Neuerung ist, daß die alte Bahncard mit einem Rabatt von 50% ab August wieder eingeführt wird. Sie wird aber deutlich teurer als früher sein. Preiswert bleibt dagegen die im Dezember eingeführte Bahncard mit 25% Preisrabatt. Ferner werden die Frühbucher-Rabatte vereinfacht, sie sollen darüber hinaus künftig mit einer Bahncard nicht mehr kombinierbar sein.

Durch die Umgestaltung des Preissystems verliert die Bahn allerdings weitgehend die Möglichkeit, die Auslastung der Züge im Fernverkehr zu erhöhen. Ursprünglich bestand das Ziel der Preisreform gerade darin, die Bahnkunden auf weniger ausgelastete Züge umzulenken. Dies sollte durch die hohen Rabatte für

Frühbuchungen erreicht werden; flankiert wurde diese Maßnahme durch empfindliche Stornogebühren, die fällig wurden, wenn Fahrgäste früher oder später als geplant die Reise antreten oder zurückfahren wollten.

Der Versuch, die Effizienz des Bahnverkehrs zu erhöhen, ist durchaus legitim. Das Vorhaben, den Fahrgästen ein an den Flugverkehr orientiertes Preissystem schmackhaft zu machen, ist jedoch gescheitert. Die Bahnkunden haben das komplexe und auch intransparente Preissystem nicht akzeptiert. Der wichtigste Grund für das Scheitern liegt darin, daß der Hauptkonkurrent der Bahn das Auto und nicht das Flugzeug ist. Der Wettbewerbsvorteil des Autos besteht in seiner hohen Flexibilität. Deshalb darf die Bahn, will sie konkurrenzfähig bleiben, ihre Flexibilität nicht allzu sehr reduzieren. Sofern es allerdings einen Trade-off zwischen Auslastung und Flexibilität gibt, müssen die Kunden ein höheres Preisniveau zugunsten einer höheren Flexibilität in Kauf nehmen. ke

---

#### Gemeinsamer Agrarmarkt

### Die fehlgeschlagene Agrarreform

Die Europäische Union hat wieder einmal „Reformen“ durchgeführt. Der Agrarmarkt, mit 50 Mrd. Euro der größte Ausgabenposten des Budgets, wird einige bescheidene Änderungen erleben, aber die richtige Reform wird dann erst 2007 kommen – oder auch nicht. Wieder einmal hat ein Staat, diesmal Frankreich, eine weitergehende Reform verhindert. Das Muster ist allseits bekannt: Die Kommission schlägt vor und die Mitgliedstaaten sagen prompt „Nein“, weil es Wählerstimmen kosten könnte. Dabei sind Bauern besonders effektiv im Durchsetzen ihrer Interessen, da nichts so wirksam ist wie ein Haufen Mist vor dem Parlament. Wen kümmert es da, daß der Rest der Bevölkerung unter höheren Preisen leidet oder daß Entwicklungsländer aus dem Markt subventioniert werden?

Dabei waren die Vorschläge der Kommission mit einer „Entkoppelung“ von Produktion und Einkommen sinnvoll. Bisher erhalten Landwirte Unterstützung nach der Produktionsmenge, je mehr produziert wird, desto mehr Geld gibt es. Dies führt zur Überproduktion, die dann zu subventionierten Preisen auf dem Weltmarkt abgesetzt wird und andere Produzenten aus dem Markt drängt. Statt dessen sollten die Landwirte für den Erhalt der Kulturlandschaften bezahlt werden, was aber insbesondere den französischen Bauern nicht paßte. Also wird jetzt ein Großteil von Produkten aus der Reform herausgenommen, die Entkopplung

auf 2007 verschoben und Europa subventioniert weiter gegen afrikanische und lateinamerikanische Produzenten.

Hier ergibt sich nicht nur ein Problem für die neue Verhandlungsrunde der WTO, es werden auch alle Bemühungen der Entwicklungszusammenarbeit torpediert. Dass Europas Bevölkerung weit überhöhte Preise für ihre Ernährung hinnimmt ist eine Sache; dass dies auf Kosten von Entwicklungsländern geschieht, die dann statt dessen mit Entwicklungshilfe getröstet werden, ist aber als verwerflich zu bezeichnen. he

---

#### Emissionsrechtehandel

### EU weltweiter Vorreiter

Die Einigung des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates über die Richtlinie zum Emissionsrechtehandel ermöglicht deren fristgemäße Umsetzung und macht die EU zum weltweiten Vorreiter des Emissionshandels. Insgesamt hat das Parlament dem Rat weitgehend nachgegeben, was die Richtlinie nicht verbesserte. 2005 bis 2007 bleibt es bei CO<sub>2</sub> und der Nichtberücksichtigung der Aluminium- und Chemieproduktion. Erst in der Periode 2008 bis 2012 können andere Gase und weitere Sektoren einbezogen werden. Diese Inflexibilität des Rates führt zu einer Verringerung der Marktliquidität und dem Ausschluß kostengünstiger Maßnahmen im Nicht-CO<sub>2</sub>-Bereich. Ein Opt-in kleinerer Anlagen ist ab 2005 möglich, ein Opt-out für ganze Sektoren nicht. Die Einschränkung des Opt-out verhindert, daß sich Reservate bilden, die langfristig gegen Marktmechanismen im Klimaschutz opponieren. Ein Pooling ist weiterhin möglich. In der Realität ist damit nicht zu rechnen, da Unternehmen nicht bereit sein werden, Überschüsse an Emissionsrechten zu sozialisieren.

Die Anfangsausstattung mit Emissionsrechten soll sich an einem Pfad orientieren, der das Burden-Sharing-Ziel auf Länderebene erreichbar macht. Bei einer strengen Auslegung würde dies bedeuten, daß die Industrie in den Ländern, die bislang deutlich über dem Kioto-Ziel liegen, eine wesentlich größere Lücke zwischen Emissionen und zugeteilten Emissionsrechten hat, als in Ländern, die dem Ziel bereits jetzt nahe sind. Somit wird die Industrie der Kohäsionsländer stärker belastet als beispielsweise die deutsche oder englische. Inwiefern dies politisch durchgehalten werden kann, ist fraglich. Immerhin soll die Kommission bis Ende 2003 Regeln festlegen, wann sich ein Staat auf höhere Gewalt berufen kann, was die Zuteilung zusätzlicher Emissionsrechte zur Folge hat. ma