

Kwasniewski, Klaus

Article

In alten Gleisen?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Kwasniewski, Klaus (1976) : In alten Gleisen?, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 56, Iss. 3, pp. 114

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/134922>

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.



Klaus Kwasniewski

In alten Gleisen?

Als der Vorstand der Deutschen Bundesbahn kürzlich seinen im Auftrage des Bundesverkehrsministers erstellten Bericht über ein „betriebswirtschaftlich optimales Streckennetz“ der Öffentlichkeit vorlegte, hatte der Steuerzahler Grund zur Freude; bestand doch eine gewisse Aussicht auf eine Bahn, die keine zunehmenden Verluste mehr produzierte. Das Streckennetz soll danach bis 1985 von gegenwärtig rund 29 000 km auf knapp 16 000 km reduziert werden. Von den heute bestehenden 4200 Bahnhöfen sollen 2200 geschlossen sowie die Beschäftigung von gegenwärtig 440 000 auf 260 000 Personen verringert werden.

Den Sparplänen des Bundesbahnvorstandes zum Opfer gefallen sind dabei solche Strecken, auf denen zwar Kosten entstehen, aber keine nennenswerten Verkehrsleistungen und damit Erträge hereingefahren werden. So entfallen gegenwärtig auf die stillzulegenden gut 13 000 km Eisenbahnstrecke (rund 45 % der

heutigen Gesamtstrecke) nur rund 10 % des Güter- und 7 % des Personenfernverkehrs der Bundesbahn; beim Personennahverkehr sind es rund 26 %. Die geringe Verkehrsbedeutung der stillzulegenden Strecken wird auch dadurch deutlich, daß auf der Schiene insgesamt gegenwärtig nur noch 29 % des Güterverkehrs und etwa 7 % des Personenverkehrs abgewickelt werden.

Diese Anteile verdeutlichen, daß die Stilllegung dieser Eisenbahnstrecken keinen nennenswerten Einfluß auf die Verkehrsabwicklung in der Bundesrepublik haben wird, wie es die betroffenen Regionen und die Gewerkschaften befürchten. Insbesondere der Personennahverkehr dürfte relativ problemlos auf Busse zu lenken sein. Auch dürfte die Zusatzbelastung der Straßen durch die Streckenschließungen in den meisten dünn besiedelten Gebieten geringfügig sein, da fast der gesamte Verkehr ohnehin schon auf die Straße abgewandert ist. Von einer häufig beschworenen verkehrlichen Verödung und wirtschaftlichen Auszehrung ganzer Landstriche kann keinesfalls die Rede sein.

Wenn jetzt dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn vorgeworfen wird, daß sein Plan eines „betriebswirtschaftlich optimalen Streckennetzes“ die zahlreichen übergeordneten volks-, gesamt- und verkehrswirtschaftlichen sowie regionalen und strukturpolitischen Gesichtspunkte vermissen lasse, die bei einem Streckennetz der Bundesbahn zu bedenken sind, werden Ursachen und Auswirkungen nicht erkannt. Diese übergeordneten Gesichtspunkte waren es ja gerade, die zu den hohen Betriebsverlusten der Eisenbahn und den lawinenartig anschwellenden Betriebszuschüssen des Bundes führten.

Sollen auch in Zukunft unwirtschaftliche Strecken betrieben werden, so müßten die dadurch entstehenden Kosten bis auf wenige genau festzulegende Ausnahmen von den betreffenden

Verkehrsnutzern getragen und dürften grundsätzlich nicht mehr den Steuerzahlern angelastet werden. Denn Verkehrsleistungen, für die es am Markt keine kostendeckenden Preise gibt, sollten möglichst nicht produziert werden. Dies würde aber voraussetzen, daß die heute noch gesetzlich verankerte „Tarifgleichheit im Raum“ entfallen muß, damit eine kostenorientierte Tariffifferenzierung vorgenommen werden kann. Wenn etwa aus sozialen Gründen eine unrentable Strecke z. B. in Ballungsgebieten betrieben werden sollte, müßte dem Steuerzahler deutlich gemacht werden, was ihn diese Strecke kostet. Werden unrentable Strecken aus regionalpolitischen Gründen weitergeführt, so müßten die der Bundesbahn daraus erwachsenden Verluste möglichst von den entsprechenden Gebietskörperschaften ersetzt werden.

Doch auch nach dem im Bericht des Bundesbahnvorstandes vorgesehenen Gesund-schrumpfen der Deutschen Bundesbahn bis 1985 würde der Bund in jenem Jahr – durch EG-Richtlinien und andere Gesetze verpflichtet – rund 5,6 Mrd. DM an Ertragszuschüssen und Aufwandminderungen vor allem für den Nahverkehr in Ballungsräumen zahlen müssen. Außerhalb der Erfolgsrechnung würden vom Bund 1985 weitere 5,8 Mrd. DM für die Altersversorgung aufgebracht werden müssen. Daneben muß der Bund bis 1985 16 Mrd. DM für Investitionen bereitstellen, durch die die Bundesbahn ihr Leistungsvermögen auf dem Kernnetz erheblich verbessern will. In den ersten Umstellungsjahren muß sogar noch mit steigenden Verlusten der Bundesbahn gerechnet werden. Dies alles ist der Preis dafür, daß die unerläßliche Strukturanpassung der Eisenbahn wegen der vielen Widerstände zu lange hinausgezögert wurde. Er wird sich zu Lasten der Steuerzahler weiter erhöhen, wenn das Problem erneut in die Zukunft verschoben wird.