

Forderungen zur Verkehrsfinanzierung

VON DR. WOLFGANG VAERST,

Vorsitzer des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, Frankfurt/M.

In einer Diskussion um die Finanzierung des Verkehrs muß der Name der Deutschen Bundesbahn wie ein starkes Reizwort wirken. Sie beansprucht derzeit etwa 7% des Staatshaushalts, und die Entwicklung wird nicht von einem zum anderen Jahr umzukehren sein. Vielmehr klappt in der mittelfristigen Finanzplanung die Schere zwischen der Differenz von Aufwand und Ertrag einerseits und Bundeszuwendungen andererseits zunehmend auseinander. Das Jahr 1975 ist trotz der größten je realisierten Einsparungen das Jahr des größten je erlittenen Defizits.

Die Enge des Bundeshaushalts setzt jedoch Grenzen, an denen sich auch die DB zu orientieren hat. Sie hat daher einen Katalog von Maßnahmen aufgestellt, die kurz- und mittelfristig zu einer Abschwächung des bedrohlichen Trends führen sollen. Langfristig wird eine Trendumkehr angestrebt. Hierzu bedarf es grundlegender, in den Kern der DB-Problematik führender Maßnahmen.

Ein Unternehmen kann nur dann auf Dauer mit Erfolg wirtschaftlich arbeiten, wenn es seine Aktivitäten auf die Beachtung des Verhältnisses von Aufwand und Ertrag ausrichtet. Dies ist der DB heute aus mehreren Gründen nicht in konsequenter Weise möglich. Ein entscheidender Schritt in diese Richtung wird mit der Entwicklung eines betriebswirtschaftlich optimierten Netzes mit dazugehörigem entsprechendem Leistungsangebot getan werden. Hierdurch wird die Grundlage dafür gelegt werden, daß sich die DB mit marktkonformen Mitteln im Wettbewerb wird behaupten können, was die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen gegen finanzielle Abgeltung nicht ausschließt. Die DB steht zum System der wettbewerbsgeprägten Marktwirtschaft. Jedoch sind heute die Bedingungen eines ordnungsgemäßen Funktionierens dieses Systems im Verkehrsbereich trotz jahrelangen Bemühens noch immer nicht hergestellt. Hier sei nur auf das Wegekostenproblem hingewiesen. Die Tatsache, daß die Konkurrenten der DB ihre Infrastrukturkosten nicht im verursachungsgerechten Maße tragen, führt dazu, daß die DB ihre Preise nicht der Kostenlage anpassen kann. Dies hat ein Defizit zur Folge, das über den Bundeshaushalt abgedeckt werden muß. Der Steuerzahler muß also heute letztlich dafür einstehen, daß das Verkehrspreisniveau gegen die wirtschaftliche Vernunft niedriggehalten wird. Hier wird somit die gesamte Wirtschaft auf dem Wege über niedrige Transportpreise in undifferenzierter Weise subventioniert.

Damit soll nicht gegen Subventionen schlechthin Stellung bezogen werden. Jedoch sollten Subventionen nur in gerechtfertigten Einzelfällen gezielt und mit klarer überprüfbarer Bezeichnung und Begründung geleistet werden. Ist es zum Beispiel gerechtfertigt, daß die DB jährlich mehrere Millionen DM dafür aufbringen muß, daß im Bayerischen Wald eine Glasbläserei im Konkurrenzkampf bestehen kann? Ist es zu vertreten, daß alle bundesdeutschen Steuerzahler und damit auch die des flachen Landes dem Händler, der in der Fußgängerzone des Ballungsraumes durch den S-Bahn-Verkehr in idealer Weise bedient wird, seine gute Geschäftslage finanzieren? Ist es sinnvoll, daß allüberall

im Lande im Gedanken an die finanzielle Beteiligung des Bundes unter optimaler Verkehrsbedienung verstanden wird: Anschluß an Autobahn, Eisenbahn und Wasserstraße, obendrein ein gemeindeeigener Flughafen?

Im Verkehrssektor sind auf Grund eines falschen Systems der Finanzverantwortung schwere Fehler gemacht worden, deren Folgekosten zum Nachdenken zwingen. Wir sollten die Möglichkeit zu neuen Lösungen noch rechtzeitig wahrnehmen. Nach meiner Ansicht wäre mit der Befolgung nachstehender Thesen der richtige Weg eingeschlagen:

1. Grundsatz:

Der Benutzer zahlt in vollem Umfang für die von ihm in Anspruch genommenen Verkehrsleistungen.

2. Es darf keine Globalsubventionen nach dem Gießkannenprinzip mehr geben, die heute vom Steuerzahler teils aus dem Haushalt, teils auf dem Umwege über vom Haushalt abzudeckende Geschäftsverluste von Verkehrsträgern an die Verkehrsbenutzer geleistet werden.

Falls Verkehrsbenutzer auf Grund ihrer besonderen Lage (soziale, geographische, strukturelle u. a. Gesichtspunkte) von der Gemeinschaft eine nach »Lastenausgleichsprinzip« gerechtfertigte Unterstützung erhalten sollen, muß die Subvention folgenden unerläßlichen Bedingungen gerecht werden:

- Subvention darf nur auf den Einzelfall gezielt gewährt werden,
- absolute Transparenz muß gewährleistet sein,
- Subvention muß nach dem Prinzip der Haushaltsklarheit dort gebucht werden, wo sie ihrer Natur nach hingehört,
- es muß ein ständiger Nachweis über die Rechtfertigung der Subvention geführt werden.

3. Die volle verursachungsgerechte Anlastung der Infrastrukturkosten wird zu einer Entzerrung der Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgern führen und die Voraussetzung für eine dringend notwendige allgemeine wettbewerbsneutrale Anhebung des Verkehrspreisniveaus in Richtung auf Kostendeckung bieten.

4. Bereits Planung und Bau von Infrastruktur müssen sich unter wirtschaftlichen Kriterien vollziehen. Dies bedeutet:

- a) wenn möglich betriebswirtschaftliche Rechnung für alle Verkehrswege (wissenschaftlich ist es nicht korrekt und politisch ist es nicht ratsam, nur einzelne Arten von Verkehrswegen einer solchen Rechnung zu unterwerfen),
- b) unabdingbar: Kosten-Nutzen-Analyse für alle Verkehrswege (hier sollte ebenfalls vermieden werden, nur einzelne Arten von Verkehrswegen zu untersuchen, weil bei anderen die externen Faktoren schwer zu quantifizieren seien),
- c) wenn oder solange als a) oder b) nicht umzusetzen sind, muß zumindest durch alternative Darstellungen von Projekten
 - nach einheitlichen Kriterien
 - unter Einbeziehung der Folgekosten
 - nach Ausgleich des Konfliktes zwischen technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten
 die für die Gesamtheit der Bürger optimale Lösung ermittelt werden.

Damit wird auf Dauer unter Vermeidung von Verkehrsluxus ein sinnvoll aufeinander abgestimmtes Infrastruktursystem erreicht, wie es sich die Bundes-Verkehrswege-Planung zum Ziel gesetzt hat.

5. Die Befolgung der dargelegten Thesen würde auch dazu führen, daß die Infrastrukturpolitik verkehrspolitische Kriterien zugrundelegen könnte, nicht aber — wie zur Zeit — infolge ihrer Haushaltsabhängigkeit finanzpolitischen Zwängen unterworfen wäre, die zudem die Gefahr von Diskontinuität der Investitionen mit sich bringen.

Finanzierungsprobleme des öffentlichen Personennahverkehrs

VON HANS-GEORG LANGE,

Beigeordneter des Deutschen Städtetages, Köln

I. Ausgangslage

Dies ist die Ausgangslage: Die wirtschaftliche und finanzielle Situation der ÖPNV-Unternehmen hat sich in den vergangenen Jahren zunehmend verschlechtert. Die ungedeckten Fehlbeträge der im Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe zusammengeschlossenen Unternehmen haben sich wie folgt entwickelt:

| | |
|-------|------------------|
| 1970: | 0,670 Mrd. DM |
| 1971: | 0,971 Mrd. DM |
| 1972: | 1,162 Mrd. DM |
| 1973: | 1,259 Mrd. DM |
| 1974: | 1,574 Mrd. DM |
| 1975: | rd. 1,8 Mrd. DM. |

Die Kostenunterdeckung im Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Bundesbahn weist folgende Entwicklung auf:

| | |
|-------|---------------|
| 1970: | 1,80 Mrd. DM |
| 1971: | 2,43 Mrd. DM |
| 1972: | 2,81 Mrd. DM |
| 1973: | 3,06 Mrd. DM |
| 1974: | 3,50 Mrd. DM. |

Die Bundesleistungen für die Deutsche Bundesbahn insgesamt sind von 881,8 Mio. DM im Jahre 1960 auf 9,263 Mrd. DM im Jahre 1974 gestiegen.

Bewertbar werden diese Zahlenverhältnisse erst, wenn man sich vergegenwärtigt, daß (1974) 4,7 Mrd. Fahrgästen der VÖV-Unternehmen, also der überwiegend kommunalen Nahverkehrsträger, nur 1,5 Mrd. Nahverkehrsfahrgäste der Bundesbahn gegenüberstehen.

Die Hauptursachen für diese bedrohliche Entwicklung sind:

- der sprunghafte Anstieg der Lohnkosten, der die personalintensiven ÖPNV-Unternehmen besonders stark traf,
- eine Tarifpolitik, die sich den Kostensteigerungen nicht angepaßt hat, was allerdings den Verkehrsunternehmen selbst nur zu einem Teil angelastet werden kann, da eine Vollkostendeckung über den Fahrpreis nie möglich sein wird,
- die stetige Zunahme der Motorisierung zu Lasten des Ausnutzungsgrades des ÖPNV.

II. Sanierungskonzept des Bundesverkehrsministers und Kritik der Städte

Der Bundesverkehrsminister erklärte erstmals in seiner Eröffnungsrede des Kongresses »Verkehr in Ballungsräumen« im September 1974 in Berlin, die Organisation des ÖPNV in Richtung auf eine stärkere Regionalisierung und seine wirtschaftlichen Bedingungen