

Zu lange für den Geschmack des Rezensenten hält *Vogt* sich mit der Streckennetzkonzentration auf. Daß sie der DB nicht allzu viel nützt, der Volkswirtschaft freilich auch nicht sonderlich schadet, ist eigentlich schon seit dem *Brand*-Bericht und der dadurch ausgelösten Diskussion Gemeingut; der Wirbel um das *Vaerst*-Modell hat kaum neue Gesichtspunkte hervorgebracht. Es gab einen einzigen Vorschlag von gewisser Originalität, aber den verbannt *Vogt* in eine Fußnote. Da hatte doch der Verkehrsminister eines Bundeslandes laut darüber nachgedacht, ob defizitäre DB-Strecken nicht in die Verantwortung der Länder übertragen werden sollten. Der Minister hat bestimmt – und mit gutem Recht – zugleich finanzielle Komplementärregelungen ins Auge gefaßt, die gewiß sehr schwierige Verhandlungen mit dem Bund erfordert hätten. Immerhin, den Reizbegriff Privatisierung vermied er, und damit schien die Sache jedenfalls nicht schon von vornherein zum Scheitern verurteilt. Sie hätte sehr viel mehr als eine bloße Umbuchung von Zuschüssen darstellen können. Zum einen wäre nämlich die Haltung der Länder zu Streckenstillegungen – für den Bundesverkehrsminister zwar nicht bindend, aber erfahrungsgemäß die höchste Hürde für jede Betriebsumstellung – durch „Internalisierung“ der zugehörigen Lasten auf eine in gesamtwirtschaftlicher Sicht sinnvollere Grundlage gestellt worden. Zum anderen hätte die Verlagerung der Aufsichtsbefugnisse nach unten es erleichtert, starre Vorschriften etwa der EBO durch eine flexiblere Handhabung des Instruments der Ausnahmebewilligungen den tatsächlichen örtlichen Erfordernissen anzupassen

– womit sich vermutlich noch heute ein beachtliches Rationalisierungspotential erschließen ließe. Was hat besagter Minister mit seinem Vorschlag erzeugt? Bisher im wesentlichen nur wortreiche Aufregung seines Kollegen aus einem sonst sehr auf Länderzuständigkeiten bedachten Freistaat...

Auch was die Investitionspolitik der DB und das Wegekostenproblem angeht, muß man bedauernd feststellen, daß es (beileibe nicht nur *Vogt*) leichter fällt, Mängel zu erkennen als überzeugende Abhilfen aufzuzeigen. Alles in allem also trübe Aussichten für eine Sanierung der DB! Mag sein, daß eine weitere Verschiebung der Energiepreisrelationen es in nicht allzu ferner Zukunft jedenfalls möglich machen wird, den Zuschußbedarf der DB – auf hohem Niveau – (real) einzufrieren. Der DB, von ihrem Eigentümer oft gebeutel, gönnt man eine solche Entwicklung; aber die politischen Entscheidungsträger hätten es eigentlich nicht verdient, daß sich wieder einmal ein Problem durch Liegenlassen erledigt.

Gustav Vogt hatte schon 1977 in der Schriftenreihe des vom Bund der Steuerzahler betreuten Karl-Bräuer-Instituts eine verständige Untersuchung über „Die Deutsche Bundesbahn – Sprengsatz des Bundeshaushalts“ vorgelegt. Die Neubearbeitung, verbunden mit einer Erweiterung des Umfangs auf das Dreifache, ist ein Unterfangen, das – Interessierten mit knappem Zeitbudget sei's gesagt – deutlich unter dem Zeichen des aus der Produktionstheorie bekannten Gesetzes vom abnehmenden Ertragszuwachs steht. Abnehmend kann freilich immer noch heißen – und heißt hier – positiv. *Dr. Michael Drude, Freiburg i. Br.*

ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRS- WISSENSCHAFT

INHALT DES HEFTES:

Überlegungen zur langfristigen Verkehrsentwicklung
Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr

Seite 131

Möglichkeiten und Erfolgsaussichten für die Bildung
von Fahrgemeinschaften
– unter besonderer Berücksichtigung der
Gegebenheiten im Raume Köln
Von Rainer Willeke und Walter Hoener, Köln

Seite 155

Zuschriften für die Redaktion sind zu richten an
Prof. Dr. Rainer Willeke
Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln
Universitätsstraße 22, 5000 Köln 41

Schriftleitung:
Prof. Dr. Herbert Baum
Professur für Volkswirtschaftslehre, insb. Wirtschaftspolitik
Hochschule der Bundeswehr Hamburg
Holstenhofweg 85, 2000 Hamburg 70

Herstellung - Vertrieb - Anzeigen:
Verkehrs-Verlag J. Fischer, Paulusstraße 1, 4000 Düsseldorf 14,
Telefon: (02 11) 67 30 56, Telex: 8 58 633 vvf

Einzelheft DM 14,50, Jahresabonnement DM 52,-,
zuzüglich MWSt und Versandkosten.

Für Anzeigen gilt Preisliste Nr. 7 vom 1. 1. 1978.

Erscheinungsweise: vierteljährlich.

Es ist ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages nicht gestattet, photographische Vervielfältigungen, Mikrofilme, Mikrophotos u. ä. von den Zeitschriftenheften, von einzelnen Beiträgen oder von Teilen daraus herzustellen.