

wird das Interesse der Reeder an einem Überleben der kleingewerblichen Verkehrsunternehmen immer größer sein als an einem Absterben der Partikulierschifffahrt.

Auf längere Sicht könnte somit durchaus auf staatlich abgesicherte Mindestpreise in einem Referenztarifsystem verzichtet werden.

Summary

An analysis of the effects of the present fixed freightage system on shipping agents and inland waterway shipping operators shows that negative effects of the fixed price system, due to the excessive freight rate level, are not only felt by the shipping agents but also on the supply sector with respect to capacity and organization. Since a fast change to open market rates appears to be risky in view of the existing excess capacity, the introduction of maximum and minimum rates presents itself as provisional arrangement. This would require the following measures:

- (1) Reorganization of the committees for merchandise traffic.
- (2) Revision and reappraisal of rates.
- (3) Adjustment of the ship-breaking campaign to the market situation and the taxation policy.
- (4) Solution of the railway problem and harmonization of the basic conditions for the different modes of transportation.

If the way to the maximum and minimum rates should not be taken, the wrong control impulses resulting from the fixed freightage system will cause more damage to inland waterway transportation in future than open market rates.

Résumé

Une analyse des effets du système de prix imposés actuel sur les transporteurs et les entreprises de transports fluviaux montre que, étant donné le niveau trop élevé du système de prix imposés, des influences négatives sur les transporteurs ainsi que sur la capacité et l'organisation de l'offre découlent de ce système de prix imposés. Comme une transition rapide à une formation libre des prix semble être risquée en raison de la surcapacité, l'introduction d'un tarif maximum et d'un tarif minimum comme solution intérimaire semble adéquate. Les mesures suivantes seraient dans ce cas nécessaires:

- (1) réorganisation des commissions des frets fluviaux,
- (2) révision et recalcul des tarifs,
- (3) adaptation des actions de démontage à la situation du marché et à la politique fiscale,
- (4) solution du problème ferroviaire et harmonisation des conditions de base entre les transporteurs.

Si la possibilité des tarifs maximum et minimum n'est pas prise en compte, l'orientation négative découlant du système de prix imposés causera plus de torts à la navigation fluviale qu'une formation libre des prix.

Die Finanz- und Wirtschaftslage der Deutschen Bundesbahn (DB) – ein unkalkulierbares Haushaltsrisiko?

VON KURT IRSFELD, BONN

Wir kennen diesen Warnruf in den Haushaltsreden vieler Bundesfinanzminister. Trifft er aber auch zu? – In der Tat bedeutet der zunehmende Bedarf der DB an Haushaltsmitteln eine Gefahr für jeden Etat. Ist dieses Risiko aber unkalkulierbar? Überspitzt könnte man sagen: Wenn Wirtschafts- und Finanzplanungen so berechenbar und verlässlich in ihrer mittelfristigen Vorschau wären wie die der Bundesbahn, stünde es um die Wirklichkeitsnähe der mehrjährigen Finanzplanung der öffentlichen Hände sicherlich besser. Eine Prognose der zukünftigen Finanzentwicklung der DB setzt allerdings voraus, daß die *gegenwärtige* Ausgangslage des Unternehmens bekannt ist. Gerade hier scheint eine Klärung nötiger als so mancher „intuitive“ Ratschlag.

I. Die Eisenbahn im Wandel der wirtschafts-, finanz- und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen nach 1950

Die Zeit nach 1950 läßt sich für die DB in folgende verkehrspolitische Phasen einteilen¹⁾:

- Eisenbahnpolitische Weichenstellung in der Zeit von 1950 bis 1960 (Tendenz: Abbau von Wettbewerbsverzerrungen und Intensivierung des Wettbewerbs der Verkehrsträger untereinander).
- Beginn der Liberalisierung in der Verkehrspolitik von 1961 bis 1966; gleichzeitig Vorrang des Straßenbaus.
- „Leber-Plan“: 1967 bis 1972 (eine Art zeitlich begrenzte „Löschaktion“ zugunsten der Eisenbahn, u. a. durch zusätzliche Besteuerung des Straßengüterverkehrs – „Leberpfennig“ –).
- Verstärkte betriebswirtschaftliche Überlegungen in der Eisenbahnpolitik ab 1974.

Mittlerweile ist die Finanz- und Wirtschaftslage der DB eine Art Synonym für Defizitunternehmen geworden. Dabei lautet der Gesetzesbefehl für dieses Sondervermögen des Bundes genau entgegengesetzt: „Die Deutsche Bundesbahn ist unter der Verantwortung ihrer Organe wie ein Wirtschaftsunternehmen mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung nach kaufmännischen Grundsätzen so zu führen, daß die Erträge die Aufwendungen einschließlich der erforderlichen Rückstellungen decken; eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals ist anzustreben“. Kernpunkt der dahinterstehenden Philosophie – die sich

Anschrift des Verfassers:

Ministerialrat Kurt Irsfeld
Bundesverkehrsministerium
Kennedyallee 72
5300 Bonn 2

1) Vgl. Irsfeld, K. und Posselt, E., Neuere Entwicklungen bei der Deutschen Bundesbahn, in: Die Verwaltung. Zeitschrift für Verwaltungswissenschaft, 11. Band (1978), S. 335 ff.

übrigens auch in der europäischen Verkehrspolitik niedergeschlagen hat – ist, daß sich die Eisenbahnen auf dem Prüfstand des kommerziellen Wettbewerbs bewähren sollen.

Wir alle kennen die Realität; beurteilen wir sie aber auch hinreichend differenziert? Selbst Äußerungen sogenannter Experten lassen einen daran hin und wieder zweifeln. Woran liegt das? Die Antwort ist so widersprüchlich wie die Problematik selbst: So einleuchtend und einfach die vorgenannte Philosophie der Eisenbahnpolitik ist, so komplex und kompliziert sind die realen Bedingungen, die ihrer Verwirklichung oft entgegenstehen.

Die Eisenbahnen haben ihre im vergangenen Jahrhundert entstandene und bis in die 30er Jahre dieses Jahrhunderts behauptete Monopolstellung im Verkehr verloren.

1. Die explosionsartige Entwicklung des Kraftfahrzeugs wurde investitionspolitisch begleitet von einer immer dichteren und besseren Straßeninfrastruktur.
 - Im Personenverkehr beflügelten zunehmender Mobilitätsbedarf des einzelnen Bürgers und technologische Erfindungsgabe der Automobilhersteller einander gegenseitig.
 - Im Güterverkehr wirkten sich vor allem die technisch bedingte Leistungsüberlegenheit des Lkw sowie der wachsende Strukturwandel in der Güterproduktion zu Lasten der Eisenbahn aus. Der spezifische Eisenbahntransport von Massengütern entfiel zunehmend. In diesem Zusammenhang sagte schon der erste Bundesverkehrsminister *Seeborn* Mitte der 60er Jahre: „Es wird immer mehr transformiert statt transportiert“.
 - Beim Konkurrenten Binnenschiffahrt waren es weniger die – zwar auch nicht gerade bescheidenen – Neuinvestitionen in Kanäle und kanalisierte Flüsse als die Wettbewerbsverzerrung der Wegekostenregelung, die der Bahn das Geschäft erschwerte.
2. Trotz der verkehrspolitischen Beteuerung – übrigens mehr oder minder aller Parteien – ist die Bundesbahn bis heute noch weit von einem Unternehmen entfernt, wie man es in der übrigen Wirtschaft und auch in der Verkehrswirtschaft antrifft. Verkürzt ausgedrückt könnte man sagen, die DB hat ihre wettbewerbliche Vormachtstellung verloren und ihre politische Instrumentalfunktion behalten. Als in jeder Hinsicht politisch – das heißt eben nicht nur *finanz*politisch – abhängiges Bundesunternehmen ist die DB naturgemäß schwerfälliger als ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen. Den besten Beweis bieten die wesentlich flexibleren sogenannten Privatbahnen, die mit dem Strukturwandel sichtbar besser zu Rande gekommen sind als ihre große Schwester. Vielleicht hat der Gesetzgeber die darin liegende Problematik schon 1961 bei der entscheidenden verkehrspolitischen Weichenstellung der Nachkriegszeit bewußt zu überspielen versucht, als er nach wochenlangen und sicherlich nicht nur semantischen Überlegungen festschrieb, daß die DB nicht „als“, sondern „wie“ ein Wirtschaftsunternehmen zu führen sei.
3. Die Schwerfälligkeit des Unternehmens DB ist aber nicht nur exogener Natur. Sie ist auch eine Funktion der historisch überkommenen eigenen Verwaltungsstruktur und der damit verbundenen und noch immer vorhandenen konservativen Mentalität zumindest eines Teils ihrer Führungskräfte. Zweifellos ist dies alles nicht dazu angetan,

flexibel und dynamisch auf die Anforderungen des Marktes zu reagieren oder gar offensiv zu agieren. Das an sich respektable Lebensalter der Eisenbahn sowie die Größe und Vielfalt des Unternehmens sind ebenfalls nicht gerade geeignet, den mit sichtbarem Erfolg bereits eingeleiteten Modernisierungsprozeß von heute auf morgen zu realisieren.

4. Eine Besonderheit bildet schließlich auch die große und starke „Haus“-Gewerkschaft GdED. Ihr faktischer Einfluß geht weit über den der gesetzlich umrissenen Personalvertretung hinaus und findet keinen Vergleich bei anderen Großunternehmen der Wirtschaft.

Die Entwicklung der drei klassischen Landverkehrsträger im Güterverkehr sowie des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs in der Zeit von 1960 belegt die besorgniserregende Fahrt der DB besonders deutlich.

Ein Vergleich der Wachstumsraten der einzelnen Verkehrsträger mit der Entwicklung des realen Bruttoinlandproduktes zeigt, daß zwischen 1967 und 1970 die Verkehrsleistungen im DB-Wagenladungsverkehr (tkm) der allgemeinen Wachstumsrate noch folgen konnten. Seit dieser Zeit stagnierten die Verkehrsleistungen der DB und mußten 1975 und 1977 sogar starke Rückgänge hinnehmen.

Die Binnenschiffahrt konnte ebenso wie die DB nicht der allgemeinen Wachstumsrate des Bruttoinlandproduktes folgen. So extreme Verkehrsrückgänge wie die Bundesbahn hatte sie jedoch nicht zu verzeichnen. Dadurch liegt ihre Wachstumsrate im Vergleich zu 1960 seit 1975 über der Rate der DB.

Der Straßengüterfernverkehr erzielte vor allem seit dem Jahre 1970 gegenüber dem Bruttoinlandprodukt überproportionale Steigerungsraten.

1981 sind folgende Verkehrsleistungen erreicht worden²⁾:

DB-Wagenladungsverkehr	60,9 Mrd tkm
Binnenschiffahrt	50,0 Mrd tkm
Straßengüterfernverkehr	80,2 Mrd tkm

Ein analoges Bild bietet die prozentuale Aufteilung der Güterverkehrsleistungen (tkm) auf die Verkehrsträger in den Jahren 1960 bis 1981. In dieser Zeit nehmen die Marktanteile des DB-Wagenladungsverkehrs um rd. 30 % und die der Binnenschiffahrt um 27 % ab. Gewinner dieser Entwicklung ist der gewerbliche Straßengüterfernverkehr, der seinen Marktanteil um rund 100 % steigern konnte. Während 1960 die Verkehrsleistungen des Straßengüterfernverkehrs (ohne Werkfernverkehr) und der Binnenschiffahrt zusammen die Verkehrsleistungen der Bundesbahn nur unwesentlich überschritten, konnte die DB ab 1977 lediglich noch einen gleich großen Anteil wie jeweils die Binnenschiffahrt und der Straßengüterfernverkehr (ohne Werkfernverkehr) erzielen. Innerhalb des Straßengüterfernverkehrs wuchs der Anteil des Werkfernverkehrs von 16 % im Jahre 1960 auf 22 % im Jahre 1981³⁾.

Vergleicht man einmal das Verkehrsaufkommen im DB-Wagenladungsverkehr mit dem gesamten Verkehrsaufkommen im Montangüterbereich (Kohle, Erze, Eisen), so wird offen-

2) Vgl. Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 1982, Berlin 1982.

3) Ebenda.

kundig, wie sehr die Bundesbahn von der Entwicklung in diesem Bereich abhängt. Während sich das Transportaufkommen bei den übrigen Gütergruppen seit 1960 mehr als verdoppelt hat, kann weder der Montanbereich noch die DB während dieser Zeit nachhaltige Zuwachsraten erzielen. Rückläufiges Transportaufkommen bei den Montangütern hat die DB nur unzureichend durch eine Erweiterung des Aufkommens in anderen Güterbereichen auffangen können.

Der Vergleich der Wachstumsraten der einzelnen Personenverkehrsarten mit der Entwicklung des realen Bruttoinlandproduktes von 1960 bis 1981 zeigt, daß der Individualverkehr überproportional steigt, während der öffentliche Straßenpersonenverkehr zwar nur unterproportional zunimmt, ab 1967 jedoch mit einer stetigen Wachstumsrate. Demgegenüber kann die Bundesbahn bis 1978 weder im Schienenpersonennah- noch im Fernverkehr eindeutige Zuwachsraten erzielen. Erst ab 1979 hat die Einführung des IC-Systems eine Steigerung im Fernverkehr gebracht.

In 1981 sind folgende Verkehrsleistungen zu vermerken⁴⁾:

DB-Schienenpersonennahverkehr	15,5 Mrd Pkm
DB-Schienenpersonenfernverkehr	24,5 Mrd Pkm
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	75,8 Mrd Pkm
Individualverkehr	444,0 Mrd Pkm

Während desselben Betrachtungszeitraumes (1960 bis 1981) nimmt der Marktanteil der DB – gemessen an den Personenverkehrsleistungen (Pkm) – kontinuierlich ab⁵⁾. Insgesamt verliert die Bundesbahn mehr als die Hälfte ihres Marktanteils von 1960. Auch der Marktanteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs sinkt um 30 %. Demgegenüber steigert der Individualverkehr seinen Anteil um 21 %.

II. Analyse des Defizits der DB

Im Zusammenhang mit der Bezeichnung „Defizit der DB“ erlebt man nicht selten ein begriffliches Babylon. Hier werden Assoziationen mit negativen Vorzeichen wie „Subventionsbetrieb“ geweckt oder aber bilanzielle mit haushaltstechnischen Begriffen vermischt.

So darf man sich nicht wundern, wenn die Vorstellung bei dem Stichwort „Defizit der DB“ von rund 5 Mrd DM bis etwa 14 Mrd DM reicht. Eine solche Spannweite ist nicht schlüssig und muß deshalb zurechtgerückt werden.

Eine Auseinandersetzung mit dem „Defizit der DB“ verlangt zunächst eine Trennung des – betriebswirtschaftlichen – Verlustes einerseits und der vom Bund insgesamt empfangenen finanziellen Leistungen andererseits. Nur der Betrag, der als „Fehlbetrag“ in der jährlichen Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen wird, kann nach betriebswirtschaftlichen Regeln als „Defizit“ gelten. Demgegenüber handelt es sich bei den Leistungen des Bundes um Zuwendungen, die entweder Nachteile ausgleichen sollen, die der DB auf Grund ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder einer „verzerrten“

4) Ebenda.

5) Ebenda.

Wettbewerbssituation entstehen oder aber zum großen Teil in der Wirtschaft übliche oder zumindest zulässige Dotationen des Bundes als Eigentümer der DB darstellen.

Einen ersten Aufschluß bietet die Grafik der „Wirtschaftlichen Entwicklung der Deutschen Bundesbahn“. Sie ist eine Art Röntgenaufnahme der zwei letzten Jahrzehnte.

Wie man sieht, haben die eigenen Erträge die Aufwendungen noch in keinem Jahr decken können. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an den eingangs zitierten Gesetzesbefehl einer ausgeglichenen Ergebnisrechnung. Trotz steigender Ausgleichszahlungen des Bundes stieg der Fehlbetrag in der jährlichen Gewinn- und Verlustrechnung mit wenigen Ausnahmen von Jahr zu Jahr. Besonders auffallend ist die ab 1969 überproportional ansteigende Säule der Personalaufwendungen, die sich immer mehr an die obere Grenze der Säule der eigenen Erträge heranschiebt, um sie dann erstmals 1971 sogar zu durchbrechen. Anders ausgedrückt: Im Jahr 1971 haben die eigenen Erträge der DB erstmals nicht einmal mehr ausgereicht, wenigstens ihre Personalaufwendungen zu decken.

Ganz besonders drastisch wirkten sich hier die Jahre 1973 bis 1975 aus, in denen der Personalaufwand bis über 72 % des Gesamtaufwands ausmachte. Hieran war maßgeblich der damalige Kraftakt des öffentlichen Dienstes beteiligt (Streik der Straßenbahnen und Müllabfuhr!), der einschließlich des an die lineare Erhöhung gekoppelten „sozialen Rankenwerkes“ seinerzeit zu Lohn- und Gehaltserhöhungen von über 18 % bei der Bahn geführt hat.

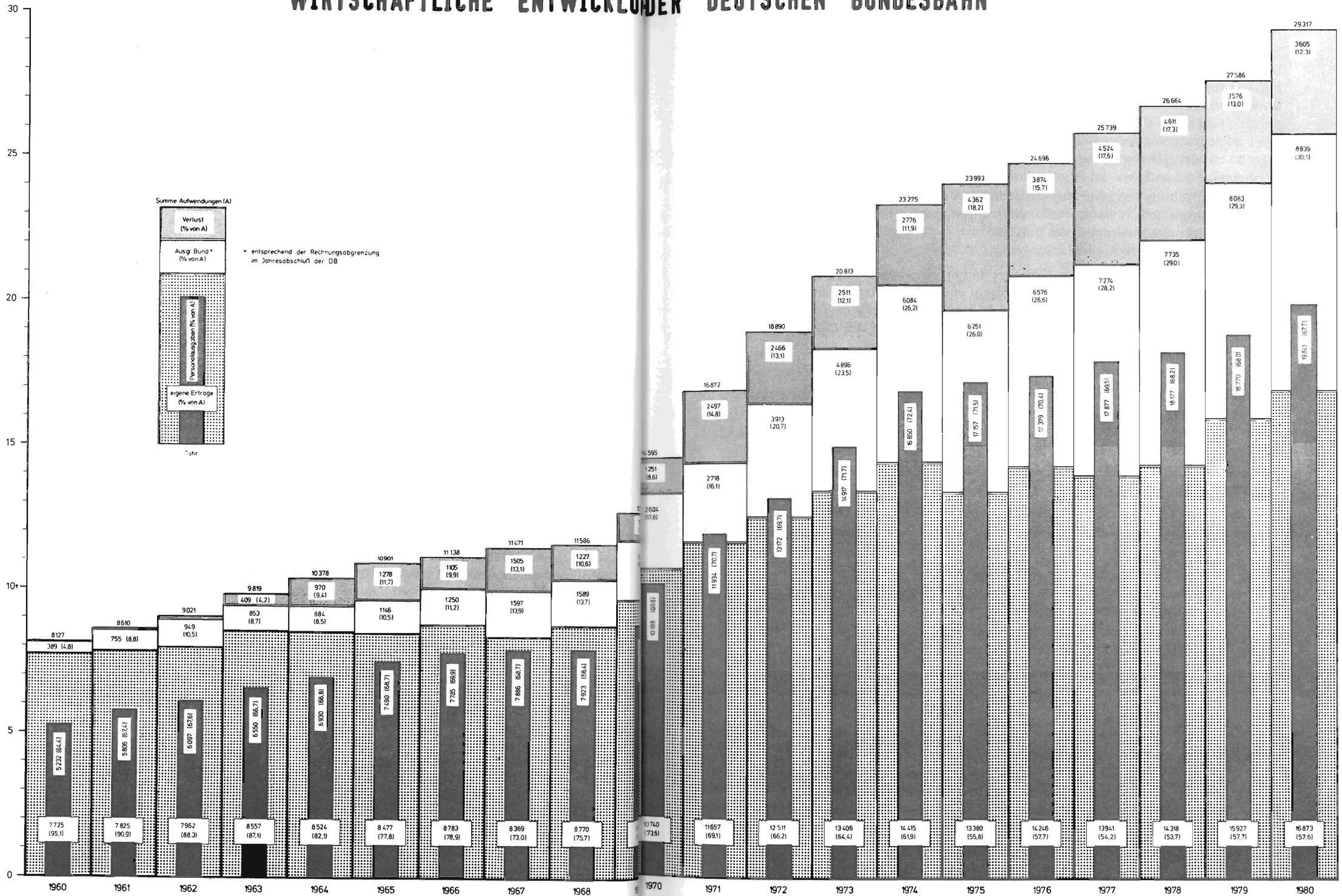
Erst der rigorose Einstellungsstopp durch den Vorstand der DB vom 1. November 1974 brachte diese Entwicklung in eine zumindest prozentual absinkende Tendenz, indem der Personalbestand der DB (einschließlich Nachwuchskräften) bis Ende dieses Jahres voraussichtlich um über 97 000 Mitarbeiter verringert sein wird. In dieser Maßnahme ist überhaupt eine der wichtigsten Entscheidungen des ausgeschiedenen Vorstandes zu sehen, die weder unterschätzt noch als eine Art „Abfallprodukt“ verniedlicht werden sollte. Man darf gespannt sein, wie das Kräftenessen des neuen Vorstandes mit den Eisenbahner-Gewerkschaften gerade auf diesem Felde ausgehen wird.

Trotz aller Anstrengungen der DB auf der Ertrags- und auf der Aufwandseite öffnet sich die Schere zwischen eigenen Erträgen und Aufwendungen immer mehr. Nicht die Kapitalstruktur mit immerhin annähernd 40 % Eigenmitteln ist die Achillesferse der DB, sondern die Ertragsschwäche des sowohl kapital- als auch personalintensiven Unternehmens. Fast in allen Produktionssektoren deckt die Bundesbahn ihre Kosten nicht mehr. Abgesehen von den eingangs erwähnten Ursachen sind es für jeden einzelnen Produktionszweig spezifische Gründe, die – wenn überhaupt – nur langfristig zum Besseren gewendet werden können. Sie bedürfen allerdings eines differenzierten Vorgehens und unterscheiden sich grob zunächst einmal dadurch, ob sie dem kommerziellen oder dem gemeinwirtschaftlichen Bereich zuzuordnen sind. Hier soll insoweit nur ein symptomatischer Hinweis genügen.

Die Kostendeckungsgrade bei der DB haben sich – gemessen an den eigenen Erträgen (also ohne die normalerweise einzubeziehenden speziellen erfolgswirksamen Bundesleistungen) und den Aufwendungen – von 1970 bis 1980 negativ entwickelt: So ist z. B. der Kostendeckungsgrad im Schienenpersonennahverkehr von 35,2 % auf 28,2 % gesunken. Selbst in den ausgesprochen kommerziellen Bereichen wie Wagenladungsverkehr und Schienenpersonenfernverkehr ist die Indikation wenig erfreulich.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN

Mrd. DM



III. Analyse der Leistungen des Bundes an die DB

Der Bund gewährt der DB auf Grund EWG- und nationalen Rechts aus dem jährlichen Bundeshaushalt (Einzelplan 12 „Verkehr“ und Einzelplan 32 „Bundesschuld“) verschiedene finanzielle Leistungen, die – wie bereits aufgeführt – entweder Nachteile ausgleichen sollen, die der DB auf Grund ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder einer ungleichen Wettbewerbslage entstehen oder aber aus der Stellung des Bundes als Eigentümer der DB entspringen. Diese Bundesleistungen können entsprechend ihrer Rechtsgrundlage und Zweckrichtung in vier Gruppen unterteilt werden:

Gruppe 1: Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,

Gruppe 2: Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen,

Gruppe 3: Eigentümerleistungen des Bundes,

Gruppe 4: Nicht DB-spezifische Leistungen.

Die Leistungen der beiden ersten Gruppen sind erfolgswirksam, das heißt, sie gehen als Erträge in die Gewinn- und Verlustrechnung ein und mindern damit den Jahresfehlbetrag. Die bei den Gruppen 3 und 4 aufgeführten Leistungen sind nur zum Teil erfolgswirksam, im übrigen aber erfolgsneutral, das heißt, sie wachsen dem in der Bilanz ausgewiesenen Eigenkapital zu.

Die Summe der Bundesleistungen an die DB betrug 1981 rd. 12,7 Mrd DM.

Bevor auf die einzelnen Gruppen näher eingegangen wird, noch eine kurze Gegenüberstellung von Bundeshaushalt, Verkehrshaushalt, Leistungen des Bundes an die DB aus dem Verkehrshaushalt und schließlich Verschuldung der DB im Vergleich der Jahre 1970 bis 1982:

In diesem Zeitraum ist der Verkehrshaushalt des Bundes (also der Einzelplan 12) von 10,16 Mrd DM auf 26,14 Mrd DM gewachsen.

In der gleichen Zeit sind die Leistungen des Bundes an die DB aus dem Einzelplan 12 von 3,7 auf 13,61 Mrd DM gestiegen, der Prozentanteil der DB am Einzelplan 12 von 36,4 auf 52,1. Anders ausgedrückt: Die DB erhält inzwischen über die Hälfte des Verkehrshaushalts des Bundes.

Die Verschuldung der Bundesbahn, das heißt ihre fundierten Kreditverbindlichkeiten stiegen von 13,5 auf voraussichtlich rd. 36,0 Mrd DM in 1982 an.

In der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes sind die Leistungen an die DB bis 1985 im Jahresdurchschnitt auf rd. 13,6 Mrd DM begrenzt.

Und nun zur Gruppe 1: Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

1. Ausgleich für besondere Belastungen im Schienenpersonennahverkehr (1981: 3,3 Mrd DM; Ansatz 1982: 3,4 Mrd DM).

Die DB betreibt den Schienenpersonennahverkehr im öffentlichen Interesse und zum großen Teil zu stark reduzierten Tarifen, die eine erhebliche Kostenunterdeckung dieses Verkehrszweiges zur Folge haben. Zur Verminderung der hieraus entstehenden Belastung leistet der Bund seit 1961 Ausgleichszahlungen. Sie wurden zunächst ohne besondere Bemessungsgrundlage gewährt. 1967 wurden die Ausgleichszahlungen erstmals näher geregelt und aus einem Vergleich zwischen den „Normal“- und den soge-

nannten Sozialtarifen errechnet. Nach Erlass der EWG-Verordnung 1191/69⁶⁾, die den Bund zur Abgeltung verpflichtete, wurde der Ausgleich nach den ungedeckten Kosten des Sozialverkehrs bemessen und für die Jahre 1970 und 1971 auf 860 Mio DM festgelegt. Ab 1972 wurden die Ausgleichsleistungen in Übereinstimmung mit der genannten EWG-Verordnung auf den gesamten Schienenpersonennahverkehr (= über den zu Sozialtarifen hinaus) ausgedehnt, allerdings auf 74 % der Kosten abzüglich der Erträge dieses Verkehrs begrenzt. Die restlichen Kosten verblieben der DB wegen des Zubringerwertes des Nahverkehrs für den Fernverkehr und als sogenannte hängenbleibende oder auch remanente Kosten, die auch bei einer Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs anfallen würden. Ab 1977 wurde die garantierte Kostendeckung für die Ballungsräume Hamburg, Frankfurt und München und ab 1978 auch für die Räume Stuttgart und Rhein-Ruhr auf 85 % erhöht. 1979 brachten die Vorgaben des Bundesministers für Verkehr für den Schienenpersonennahverkehr außerhalb der Ballungsräume folgende Regelung: Zuschuß an die DB in Höhe von 50 % der Selbstkosten; dieser Zuschuß sollte sich schrittweise erhöhen, falls die DB einen höheren Kostendeckungsgrad als 25 % erzielte. Seit 1981 ist der Ausgleich sowohl für jeden der nunmehr 10 Verkehrsballungsräume als auch für den übrigen Schienenpersonennahverkehr von dem Kostendeckungsgrad abhängig, der mit eigenen Erlösen erreicht wird. Mit Hilfe des Ausgleichs wird so in den einzelnen Verkehrsballungsräumen eine Gesamtkostendeckung von 80 bis 90 v. H., im übrigen Schienenpersonennahverkehr eine solche von 70 bis 80 v. H. erzielt.

Der Ausgleich für die Belastungen der DB im Schienenpersonennahverkehr ist zwar laufend verbessert worden mit der Folge, daß er inzwischen mehr als 1/3 aller erfolgswirksamen Bundesleistungen ausfüllt, doch erreicht er nicht die volle Abgeltung der Kostenunterdeckung des Schienenpersonennahverkehrs. 1980 blieb die DB hieraus mit einem Fehlbetrag von 1,3 Mrd DM belastet.

2. Ausgleich für besondere Belastungen im Schienenpersonenfernverkehr (1981: 75,4 Mio DM; Ansatz 1982: 62,5 Mio DM).

Auch im Schienenpersonenfernverkehr gewährt die DB bestimmten Bevölkerungsgruppen Fahrpreismäßigungen in Form von Sozialtarifen (insbesondere für den Berufs- und Schülerverkehr).

Sie gelten jedoch laut Leistungsauftrag an die DB nur noch für eine Übergangszeit und sollen schrittweise in kommerziell vertretbare Rabattangebote umgewandelt werden. Auf Grund der EWG-Verordnung 1191/69⁷⁾ leistet der Bund für die hieraus entstehenden Einnahmeverluste seit 1975 Ausgleichszahlungen, für die im Bundeshaushalt jeweils Höchstbeträge festgelegt werden. Diese decken allerdings die Mindereinnahmen aus den Sozialtarifen nicht immer voll ab.

3. Ausgleich für die Beförderung von Auszubildenden im Straßenpersonenverkehr (1981: 86,2 Mio DM; Ansatz 1982: 95,0 Mio DM).

6) Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedsstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, Amtsblatt der EG L 156 vom 28. Juni 1969.

7) Ebenda.

In Übereinstimmung mit der EWG-Verordnung 1107/70⁸⁾ und auf Grund des Dritten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 24. 8. 1976 ist den Linienverkehrsunternehmen für die Beförderung von Personen im Ausbildungsverkehr auf Antrag eine Teilabgeltung von ungedeckten Kosten zu gewähren. Diese Teilabgeltung beträgt 50 % der Differenz zwischen den betriebsbedingten Erträgen und den durchschnittlichen Kosten dieses Verkehrszweigs.

4. Ausgleich für die Aufrechterhaltung von Strecken (1981: 1,2 Mio DM; Ansatz 1982: 6,4 Mio DM).

Für einige Eisenbahnstrecken, die die DB aus eigenwirtschaftlichen Gründen stilllegen wollte, aus übergeordneten Gründen jedoch aufrechterhalten muß, erhält sie gemäß EWG-Verordnung 1191/69⁹⁾ Zuschüsse für die Vorhaltung der Anlagen und für die Betriebsführung.

1982 leistet der Bund erstmals auch einen Ausgleich für 2652 km unwirtschaftliche Güterverkehrsstrecken, die gemäß Beschluß der Bundesregierung vom 14. 6. 1978 aus übergeordneten Gründen weiterbetrieben werden müssen. Dieser Ausgleich setzt sich zusammen aus einem Ansatz für die Vorhaltung dieser Strecken (1982: 21 Mio DM), der erfolgsneutral gewährt wird, und einem erfolgswirksam zu leistenden Betrag für die Betriebsführung (1982: 24 Mio DM), der jedoch gegenüber den voraussichtlichen Betriebsführungsausgaben um einen Abschlag von 25 % vermindert ist. Dieser Abschlag wird vom Bund wegen des Zubringerwertes dieser Strecken und zur Berücksichtigung der bei der Aufgabe des Güterverkehrs remanenten Kosten vorgenommen.

5. Ausgleich für die Unterstützungstarife in der Saarregion (1981: 32,2 Mio DM; Ansatz 1982: 35,0 Mio DM).

Zur Unterstützung der Saarregion wurden der DB ermäßigte Tarife für Montangüter vom Bund auferlegt. Die dadurch entstehenden Einnahmeverluste gleicht der Bund gemäß EWG-Verordnung 1191/69¹⁰⁾ mit einer entsprechenden Abgeltungszahlung aus.

6. Ausgleich für den kombinierten Verkehr (1981: 89,2 Mio DM; Ansatz 1982: 128,7 Mio DM).

Die DB führt den kombinierten Verkehr nach verkehrspolitisch motivierten Vorgaben des Bundes durch. Für die in diesem Verkehrszweig entstehenden Betriebsverluste gewährt der Bund der DB zur Zeit gemäß EWG-Verordnung 1191/69¹¹⁾ einen Ausgleich, der sich ab 1981 am eigenen Kostendeckungsgrad dieses Verkehrs orientiert und so bemessen ist, daß die Gesamtkostendeckung mindestens 80 und höchstens 95 v. H. beträgt.

Zur Gruppe 2: Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen

1. Ausgleich für den Betrieb und die Erhaltung höhengleicher Kreuzungen (1981: 460 Mio DM; Ansatz 1982: 453 Mio DM).

8) Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr, Amtsblatt der EG L 130 vom 15. Juni 1970.

9) Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 . . . , a.a.O.

10) Ebenda.

11) Ebenda.

Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ist die DB für den Betrieb und die Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger zuständig. Die Inbetriebhaltung dieser Kreuzungen ist jedoch eine Gemeinschaftsaufgabe von Schiene und Straße. Seit 1961 übernimmt deshalb der Bund die Hälfte der hierdurch entstehenden Kosten; bis zum Jahre 1969 galt dies allerdings nur für die höhengleichen Kreuzungen mit Bundesstraßen. Seitdem umfaßt der Ausgleich, für den ab 1971 die EWG-Verordnung 1192/69¹²⁾ einschlägig ist, alle höhengleichen Kreuzungen.

2. Ausgleich für die von der DB zu tragende Tuberkulose-Fürsorge (1981: 2,4 Mio DM; Ansatz 1982: 3,4 Mio DM).

Im Unterschied zu den privaten Unternehmen ist die DB nach dem Bundessozialhilfegesetz verpflichtet, allen Beschäftigten und Versorgungsempfängern sowie deren Ehegatten und Kindern unentgeltlich Tuberkulose-Fürsorge zu gewähren. Die Mitarbeiter der privaten Unternehmen werden dagegen von den Trägern der Sozialhilfe betreut, so daß die Wettbewerber der DB keine entsprechende Belastung zu tragen haben. Um dies auszugleichen, gewährt der Bund der DB auf Grund der EWG-Verordnung 1192/69¹³⁾ seit 1971 Ausgleichszahlungen.

3. Ausgleich für strukturell bedingte überhöhte Versorgungslasten (1981: 2,9 Mrd DM; Ansatz 1982: 3,0 Mrd DM).

Die privaten Arbeitgeber und damit auch die Konkurrenten der DB beteiligen sich – abgesehen von freiwillig gewährten Leistungen – lediglich durch Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung, die sie für ihre aktiven Mitarbeiter leisten, an der Alterssicherung ihrer Beschäftigten. Dagegen hat die DB für die Versorgung ihrer Ruheständler in vollem Umfang selbst aufzukommen. Seit 1961 übernimmt der Bund daher einen Anteil an ihren überhöhten Versorgungslasten. Dieser Anteil bemißt sich seit 1965 an den („Normal-“) Verhältnissen der Finanzverwaltung und orientiert sich an den Versorgungsaufwendungen, die 30 % der Aufwendungen für die aktiven Beamten übersteigen. Die EWG-Verordnung 1192/69¹⁴⁾ begründet seit 1971 einen Anspruch der DB auf diesen Ausgleich. Erstmals im Bundeshaushalt 1981 wurde jedoch für diesen Ausgleich ein Höchstbetrag festgelegt, der hinter der sogenannten 30 %-Regelung zurückbleibt.

4. Ausgleich für die Zusatzversorgung der Angestellten und Arbeiter (1981: 696,8 Mio DM; Ansatz 1982: 678,6 Mio DM).

Die DB hat auf Grund gesetzlicher Verpflichtungen für die über die gesetzliche Rentenversicherung hinausgehende obligatorische Zusatzversicherung ihrer Angestellten und Arbeiter in der Bundesbahnversicherungsanstalt Abteilung B weit höhere Aufwendungen zu tragen als ihre Wettbewerber. Seit 1972 gibt es hierfür entsprechend EWG-Verordnung 1192/69¹⁵⁾ einen Ausgleichstatbestand.

12) Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen, Amtsblatt der EG L 156 vom 28. Juni 1969.

13) Ebenda.

14) Ebenda.

15) Ebenda.

5. Ausgleich für die Inanspruchnahme zusätzlicher, nicht betriebsnotwendiger Ausbildungsplätze (1981: 48,7 Mio DM; Ansatz 1982: 37,3 Mio DM).

Zur Bekämpfung der Jugendarbeitslosigkeit stellt die DB seit 1977 im Rahmen von Sonderprogrammen der Bundesregierung zur Ausschöpfung freier Ausbildungskapazitäten über ihren betriebsbedingten Bedarf hinaus Ausbildungsplätze zur Verfügung. Die Kosten dieser zusätzlichen Ausbildungsplätze werden der DB vom Bund mit einem Pauschalbetrag von 50 000 DM je Ausbildungsplatz und durchschnittliche Ausbildungsdauer erstattet.

6. Ausgleich von betriebsfremden Versorgungslasten (1981: 407,0 Mio DM; Ansatz 1982: 402,7 Mio DM).

Die DB ist nicht nur verpflichtet, die Versorgung ihrer eigenen ehemaligen Beamten sicherzustellen, sie muß vielmehr auch Versorgungs- und Übergangsbezüge für verdrängte Reichsbahnbedienstete, volksdeutsche Bedienstete fremder Staatsbahnen und Westberliner Eisenbahner zahlen sowie an Kriegsversehrte und Kriegshinterbliebene des Ersten und Zweiten Weltkrieges vorzeitig Versorgungsbezüge gewähren. Diese nicht im Betrieb der DB begründeten Lasten nimmt der Bund ihr seit 1957 erfolgswirksam ab, inzwischen auf Grund der EWG-Verordnung 1192/69¹⁶⁾.

Bei der Gruppe 3 „Eigentümerleistungen des Bundes“ unterscheiden wir folgende Tatbestände:

1. Zinsen zur Bereinigung der Kapitalstruktur (1981: 936,3 Mio DM; Ansatz 1982: 914,0 Mio DM).

Wegen mangelnder Eigenmittel war die DB gezwungen, die nach dem Zweiten Weltkrieg erforderlichen Investitionen für den Wiederaufbau und die Umrüstung ihrer Bahnanlagen und Fahrzeuge weitgehend mit Fremdmitteln zu finanzieren, deren Laufzeit weit hinter den Nutzungszeiten dieser im Verhältnis sehr langlebigen Anlagengüter zurückblieb. Um die daraus folgende ungünstige Kapitalstruktur der DB zu bereinigen, sollte daher nach früheren Absichten des Bundes das auf das Sachanlagenvermögen der DB entfallene Fremdkapital (das war nach dem Stand der fortgeschrittenen Diskussion zu Ende 1972 rd. 12,6 Mrd DM) vom Bund wirtschaftlich übernommen werden. Ausgehend von der Regierungserklärung vom 18. 10. 1969 und vom Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung erstattet der Bund ab 1973 die Zinsen für diesen Fremdkapitalanteil, während die DB weiterhin die Tilgung für diese „Altschulden“ leistet.

2. und 3. Zinsen und Tilgung für Anleihen und andere Fremdmittel zur Kapitalaufstockung (1981: 40,6 Mio DM Zinsen, 16,7 Mio DM Tilgung; Ansatz 1982: 39,6 Mio DM Zinsen, 16,7 Mio DM Tilgung).

In den Jahren 1962 bis 1969 begab die DB zur Finanzierung von Investitionen Anleihen in Höhe von rd. 3,09 Mrd DM. Für diese Schulden übernahm der Bund den Kapitaldienst, d. h. Zinsen und Tilgungen, wobei die Zinsen erfolgswirksam und die Tilgungen erfolgsneutral verbucht werden. Soweit die Anleihen oder inzwischen an ihre Stelle getretene Fremdmittel noch zu Buche stehen, sind sie als Forderungen

16) Ebenda.

gegen den Bund aktiviert. Ab 1970 hat der Bund der DB laufend Investitionszuschüsse gewährt, so daß keine weiteren Anleihen zur Kapitalaufstockung mehr begeben werden.

4. Investitionszuschüsse (1981: 2,5 Mrd DM; Ansatz 1982: 3,2 Mrd DM + 100 Mio DM für Fahrzeugbeschaffung).

Der Bund stellt der DB zur Finanzierung ihrer zukunftsgerichteten Investitionsprogramme, für die auf verdiente Abschreibungen nicht zurückgegriffen werden kann, nach Maßgabe der Möglichkeiten des Bundeshaushalts bestimmte Zuschüsse zur Verfügung. Hierbei handelt der Bund in Übereinstimmung mit der sog. Sanierungsentscheidung des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 20. 5. 1975¹⁷⁾ und im Rahmen des § 28 Abs. 2 Bundesbahngesetz. Die „allgemeinen“ Investitionszuschüsse wurden 1973 ergänzt durch zweckbestimmte Investitionszuschüsse für den Streckenausbau (Neubaustrecken, Ausbaustrecken und neuerdings Rangierbahnhöfe). Diese Investitionszuschüsse werden dem Eigenkapital zugeführt, sind also erfolgsneutral und helfen dadurch den hohen Kapitalbedarf der DB zu befriedigen. Obwohl die Investitionszuschüsse in den letzten Jahren stark gesteigert wurden, hat sich die Kapitalstruktur der DB dennoch ständig verschlechtert.

5. Liquiditätshilfen (1981: 396,0 Mio DM; Ansatz 1982: 486,4 Mio DM).

Zur Aufrechterhaltung der Zahlungsbereitschaft der DB gewährt ihr der Bund als Eigentümer nach § 28 Abs. 2 Satz 2 Bundesbahngesetz sogenannte Liquiditätshilfen, die als „Einlagen des Bundes zur Abdeckung von Verlustvorträgen“ auszuweisen sind und erst nach formeller Beschlußfassung der Bundesregierung gemäß § 33 Abs. 2 Bundesbahngesetz zur Verlustabdeckung in Anspruch genommen werden dürfen. Wenn die Liquiditätshilfen geringer sind als der im selben Jahr anfallende Jahresfehlbetrag, gemessen als Kassenverlust (= Verlust minus nicht kassenwirksame Abschreibungen), ist die DB gezwungen, den Fehlbetrag insoweit mit Fremdmitteln zu finanzieren, wie dies auch 1980 (1,2 Mrd DM) und 1981 (rd. 1,6 Mrd DM) der Fall war.

Unter der Gruppe 4 „Nicht DB-spezifische Leistungen“ sind folgende Tatbestände zu subsumieren:

1. Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)¹⁸⁾ (1981: 408,5 Mio DM; Ansatz 1982: 431,0 Mio DM).

Die Zuwendungen nach dem GVFG dienen der Verwirklichung von Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden und sind im wesentlichen für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in Ballungsräumen (S-Bahnen) bestimmt. In diesem Bereich wird die DB nur tätig, wenn und soweit ihr der Bund als Auftraggeber dies auferlegt und der DB aus dem Vorhaben keine Verschlechterung ihres Wirtschaftsergebnisses erwächst.

17) Entscheidung des Rates (75/327/EWG) vom 20. Mai 1975 zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen deren Unternehmen und den Staaten, Amtsblatt der EG L 152 vom 12. Juni 1975.

18) Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom 18. März 1971.

2. Programm für Zukunftsinvestitionen (1981: 30,9 Mio DM; Ansatz 1982: 0,0 Mio DM). Wie bereits für frühere Konjunkturförderungsprogramme erhielt die DB von 1977 bis 1981 (letztes Jahr) Zuschüsse aus dem Programm des Bundes für Zukunftsinvestitionen (ZIP). Der Staat bedient sich hier unter anderem auch der DB als Instrument zur Konjunkturförderung. Die ZIP-Mittel für die DB wurden hauptsächlich für Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit (Beseitigung von Bahnübergängen), Bahnsteigerhöhungen, Hochbaumaßnahmen und Elektrifizierungen verwendet.

3. Gasöl-Betriebsbeihilfen (1981: 265,8 Mio DM; Ansatz 1982: 180,0 Mio DM). Die DB erhält – wie andere Verkehrsunternehmen auch – Gasöl-Betriebsbeihilfen für den Verbrauch von Mineralöl beim Betrieb von Schienenfahrzeugen und für die Kraftfahrzeuge (Omnibusse), die im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt sind. Dabei handelt es sich faktisch um eine Mineralölsteuersenkung für spezielle Verkehrsleistungen, die lediglich aus verwaltungstechnischen Gründen in Form von Beihilfen gewährt wird. Diese Beihilfen werden in der Rechnung der DB vom Sachaufwand für Treibstoff abgesetzt. Nach der Änderung des Mineralölsteuergesetzes werden die Gas- und Betriebsbeihilfen in drei Jahresstufen bis Ende 1983 auf Null abgebaut. Die Mineralölsteuerbefreiung der Binnenschifffahrt bleibt dagegen erhalten.

Fassen wir zusammen: Die DB erhält vom Staat in 1982 rd. 13,7 Mrd DM an Gesamtleistungen, die sich auf die genannten vier Gruppen prozentual wie folgt aufteilen:

- Gruppe 1: Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 27 %,
- Gruppe 2: Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen 34 %,
- Gruppe 3: Eigentümerleistungen des Bundes 35 %,
- Gruppe 4: Nicht DB-spezifische Leistungen 4 %.

Es ist nicht auszuschließen, daß der nach aktienrechtlichen Grundsätzen auszuweisende betriebswirtschaftliche Verlust in 1982 fast 5 Mrd DM erreichen wird.

IV. „Wie finanziert sich die DB?“

Es liegt nahe, daß ein solches Unternehmen vor exorbitanten Finanzierungsproblemen steht. Die betriebswirtschaftlich optimale von den drei klassischen Finanzierungsformen, nämlich die Selbstfinanzierung aus den Erträgen des Unternehmens, ist der DB schon seit 1971 versagt, da seitdem die Jahresfehlbeträge die Abschreibungen übertreffen. Anders ausgedrückt: Die Abschreibungen werden nicht mehr verdient. Die Folge ist, daß der Finanzierungsbedarf der DB ausschließlich durch Eigenfinanzierung (also Kapitalzuführung durch den Eigentümer) oder durch Fremdmittel gedeckt werden kann. Erschwerend kommt für die Bundesbahn hinzu, daß ihre Erträge hinter den Aufwendungen zurückbleiben. Anders als bei Wirtschaftsunternehmen üblich geht es hier also nicht nur um die Finanzierung der Investitionen von jährlich etwa 4 Mrd DM, sondern auch um die Finanzierung der laufenden Betriebsführung. Das bedeutet: Der Netto-Finanzierungsbedarf (also ohne Tilgungen) orientiert sich nicht nur an den Bruttoinvestitionen, sondern auch am kassenwirksamen Teil des Jahresfehlbetrages (d. h. abzüglich Abschreibungen).

Die Situation wird dadurch zusätzlich verschärft, daß wegen der zunehmenden Haushaltsenge der Bund immer weniger Möglichkeiten sieht, als Eigentümer der Bahn das

erforderliche Kapital zuzuführen. Die Folge ist: Die DB ist in steigendem Maße auf den Kapitalmarkt angewiesen. Bei einem voraussichtlichen Schuldenstand von 36,0 Mrd DM Ende 1982 wird sich ihr Zinsaufwand bereits auf 2,9 Mrd DM belaufen. Das sind über 16,5 % gemessen an ihren eigenen Erträgen und mehr als die Abschreibungen ausmachen. Zum Vergleich (wenn auch bezogen auf 1979) betrug der Zinsaufwand zum Umsatz bei:

- Lufthansa 1,4 %,
- Hapag Lloyd 3,9 %,
- AEG 3,8 %,
- Daimler 0,2 %,
- Thyssen AG 1,0 %.

Der unverhältnismäßig hohe Zinsaufwand der DB ist insoweit aber nicht die einzige Sorge. Nicht minder problematisch ist bei dieser existentiellen Abhängigkeit der Bundesbahn vom Kapitalmarkt auch dessen Ergiebigkeit. Die DB ist – wie jeder Kreditnehmer – nicht nur bemüht, den günstigsten Zeitpunkt und die günstigsten Konditionen zu wählen, indem sie vor allem die Kreditaufnahme ihrem jeweiligen Liquiditätsbedarf zeitlich anpaßt. In Anbetracht des Gesamtvolumens ihrer Verschuldung muß sie auch darauf achten, die Tilgungsannuitäten möglichst gleich zu halten, wobei dies in möglichst weitgehender Annäherung an die Lebensdauer der zu finanzierenden Anlagen erfolgen sollte. Bei alledem liegt das Schwergewicht der Kreditaufnahme im langfristigen Bereich, d. h. beim klassischen Finanzierungsinstrument der öffentlichen Anleihe. Sie hat den Vorteil, daß mit ihr relativ einfach große Beträge aufgenommen werden können. Die dem Anleihekonsortium angehörenden Kreditinstitute übernehmen die Anleihen en bloc. Die DB erhält das Geld meist sofort in die Kasse, während ihre Hausbank, die DVKB¹⁹⁾, die Kurspflege betreibt. Nachteilig ist bei der Anleihe allerdings die strenge Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Begebung und der jeweils herrschenden Marktlage sowie der Umstand, daß Anleihen für den Schuldner etwas teurer als zum Beispiel Schuldscheine sind. Aber nicht nur deshalb haben Schuldscheine als Finanzierungsform in den letzten Jahren stark zugenommen. Sie bieten für Kreditnehmer und Kreditgeber vor allem mehr Fazilitäten. So kann die DB entsprechend ihren zeitlichen Bedürfnissen den Betrag aufnehmen, den sie jeweils braucht. Schließlich sind die Schuldscheine bei den Banken zunehmend beliebt, weil sie leicht handelbar sind. Inzwischen weist deshalb auch die Struktur der Gesamtverschuldung der DB schon über die Hälfte Schuldscheine aus.

V. Quo vadis Bundesbahn?

Es nimmt nicht wunder, daß kritische Beobachter der Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte Zweifel hegen, ob das „Wohin“ für die DB überhaupt noch ernsthaft und vor allem mit Aussicht auf eine Trendwende definiert werden kann. So hat erst kürzlich Hans Scherer seinen Beitrag in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung²⁰⁾ mit den Worten überschrieben: „Der Zug ist abgefahren, aber das Ziel ist offen.“ Wie auch immer man diese These auslegen mag; sie sollte jedenfalls dahin ergänzt werden, daß zumindest die Richtung stimmt.

19) Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank AG.

20) FAZ vom 16. 9. 1982, Nr. 214, S. R I.

Reflexionen über Fehlentscheidungen in der Vergangenheit führen jetzt nicht mehr weiter. Erst recht bedarf es keiner Generalpläne oder gar ideologisch durchwirkter Konzepte. Sie waren bislang eher schon zu zahlreich. Wichtig ist vielmehr, daß alle Beteiligten in Kenntnis der Ursachen, die zu der negativen Entwicklung bei der DB geführt haben, ernst machen mit den Verkehrsgesetzen von 1961 und den einschlägigen EG-Verordnungen und Entscheidungen. Auf einen kurzen Nenner gebracht bedeutet das: Mehr Zurückhaltung bei der staatlichen Einflußnahme auf das innerbetriebliche Geschehen der DB einerseits und mehr Eigendynamik sowie kommerzielle Flexibilität des Unternehmens andererseits. In eben diese Richtung gehen auch parlamentarische Initiativen wie der Entschließungsantrag der CDU/CSU-Fraktion vom 24. 11. 1981²¹⁾ sowie der auf ihn bezogene Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und FDP im Deutschen Bundestag vom 7. 9. 1982. Beide — in ihrer Tendenz übereinstimmenden — Anträge haben quasi den parlamentarischen Rahmen abgegeben für die Entgegennahme eines Berichtes des Vorsitzers des Vorstandes der DB betreffend die zukünftige Unternehmenspolitik im Bundestagsausschuß für Verkehr am 8. September 1982. Die tragenden Gedanken aller dieser Aktivitäten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Klare Abgrenzung der Unternehmensbereiche von den gemeinwirtschaftlichen bzw. staatlich beeinflussten Bereichen der DB.
- Erweiterung des unternehmerischen Handlungsspielraums der Bundesbahn.
- Sicherstellung eines mehrjährigen Investitionsprogramms der DB.
- Verbindliche Entscheidungen über das weitere Engagement der Bundesbahn im öffentlichen Personennahverkehr.
- Förderung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs.

Gerade angesichts der sich zuspitzenden Probleme bei der Bundesbahn ist die weitgehende Übereinstimmung der Bundestagsfraktionen ganz besonders zu begrüßen. Sie sollte alle Verantwortlichen ermutigen, neben den speziell auf die DB abgestellten Überlegungen auch die wohl wie noch selten zuvor große Bereitschaft der Verkehrsträger zur Kooperation untereinander gemeinsam verkehrspolitisch zu flankieren. Infrastrukturpolitisch sollten wir dabei davon ausgehen, daß neue Verkehrswegekazipazitäten zu errichten immer schwieriger wird und daß auch bei veränderten Antriebssystemen die konventionellen Verkehrswege unentbehrlich bleiben²²⁾. Ordnungspolitisch ist wie bisher vom Prinzip der freien Wahl des Verkehrsmittels in einer kontrollierten Wettbewerbsordnung auszugehen.

21) BT-Drucksache 9/1069.

22) Vgl. auch Irsfeld, K., Gegenwarts- und Zukunftsaspekte in der deutschen und europäischen Verkehrspolitik, in: Verkehr und Technik, 1980, Heft 7, Seite 285 ff. sowie Nahverkehrspraxis, 1980, Heft 6, Seite 246.

Summary

The financial and economic position of the German railways (DB), though representing a risk for the budget, is still not incalculable. The DB have lost their monopoly position but retained their function as a political instrument. That is their handicap.

However, the DB are not a subsidy operation. What is needed is an operation analysis of their deficits. State financing of the DB falls in the following four categories: obligations with respect to public economy, adjustment of competition distortion, state ownership obligations and noncontractual obligations. Expressed in terms of per cent, the four categories can be described as follows: 27 : 34 : 35 : 4 %.

The financial problems of the DB are staggering. They are increasingly becoming dependent on the capital market. DB debts are already estimated at DM 36 billion. Interest payments amount to DM 2.9 billion or 16.5 per cent of earnings.

What is needed are not general policies or ideological concepts. The crucial points rather are: less state influence on the internal operations of the DB on the hand and more initiative and commercial flexibility of enterprise on the other hand. The cooperation of transport modes should be furthered by transport policies and the principle of free choice of the means of transportation maintained under a controlled system of competition.

Résumé

La situation financière et économique des Chemins de fer allemands (Deutsche Bundesbahn) est certes un risque budgétaire, mais pas incalculable. Les Chemins de fers ont perdu leur monopole, mais gardé leur fonction d'instrument politique. C'est un handicap.

Les Chemins de fer ne sont pas une entreprise subventionnée. Leur déficit exige une analyse économique. Les prestations financières de la part de l'Etat aux Chemins de fer se divisent en 4 groupes: l'acquittement d'engagements communs, l'ajustement de distorsion dans la concurrence, prestations de l'Etat en tant que propriétaire et prestations non-spécifiques à une entreprise. En pourcentage, les 4 groupes sont ventilés comme suit: 27:34:35:4 %.

Les Chemins de fer se trouvent face à de graves problèmes de financement. Ils dépendent de plus en plus du marché des capitaux. Leurs dettes s'élèvent déjà à 36 milliards de DM. Leurs frais financiers se montent à 2,9 milliards ou 16,5 % de leurs bénéfices.

Des plans généraux ou des concepts idéologiques ne sont pas demandés. Ce qui importe sont plutôt: moins d'impact de la part de l'Etat sur les activités internes des Chemins de fer d'une part et plus de dynamisme et de flexibilité commerciale de l'entreprise d'autre part. La coopération des entreprises de transport entre elles devrait être soutenue par la politique des transports et le principe du choix libre des moyens de transport devrait être maintenu dans un ordre de concurrence contrôlable.