

Die neue Bahn AG – Möglichkeiten einer verstärkten Inanspruchnahme der Schiene durch die Wirtschaft¹⁾

VON DIETER LINDENBLATT, DUISBURG UND
MATTHIAS GIERSE¹⁾, DÜSSELDORF

1. Einleitung

Nach Jahrzehnten einer mißglückten regulativen Verkehrsmarktpolitik gehen die Verkehrsträger nun stürmischen Zeiten entgegen. Über viele Transaktionen im Binnenverkehr werden in Zukunft Markt und Wettbewerb und nicht mehr staatlich eingesetzte Kommissionen entscheiden. Die Zeit der industriellen Alibimandate bei der Frachtenbildung ist vorbei.

Hinter dem Schutzzaun administrierter Preise und regulierter Kapazitäten haben sich eine Reihe von Nachteilen für den Industriestandort Deutschland entwickelt. Die deutsche Industrie war durch die Verkehrspolitik gegenüber ihren europäischen Nachbarn über lange Zeit systematisch benachteiligt. Nicht nur gegenüber Importen mußten beträchtliche transportpreisbedingte Wettbewerbsnachteile aufgewogen werden. Auch innerdeutsch fahren Kraftverkehrsgewerbe und Binnenschifffahrt immer noch zu Preisen, die ihre europäischen Kollegen nicht erzielen können.

Unter diesen Bedingungen konnte sich kein ausgeprägtes Kostenbewußtsein entwickeln. Notwendige Rationalisierungsmaßnahmen sind in der Transportwirtschaft bei weitem nicht so umgesetzt worden wie in der Industrie, weil in der Vergangenheit jede Kostensteigerung in entsprechenden Tarifierhöhungen ihren Niederschlag gefunden hat. Diese marktfeindliche Kostenfortschreibungsmentalität scheint noch nicht ausgestanden, die jüngsten Protestaktionen der Binnenschiffer und die Position des Kraftverkehrsgewerbes zum Tarifaufhebungsgesetz sind dafür deutlicher Beleg.

Anschrift der Verfasser:
Dr. Dieter Lindenblatt
Thyssen Stahl AG
Verkehrswirtschaft
Postfach 11 05 61
47161 Duisburg

Dr. Matthias Gierse
Wirtschaftsvereinigung Stahl
Postfach 10 54 64
40045 Düsseldorf

1) Dr. Dieter Lindenblatt, Direktor der Verkehrswirtschaft der Thyssen Stahl AG; Dr. Matthias Gierse, Mitarbeiter der Wirtschaftsvereinigung Stahl. Vortrag gehalten von Herrn Dr. Lindenblatt auf dem DVZ-Symposium „Öffnung der Schiene für Dritte“, am 16. September 1993 in Leipzig.

2. Bahnreform und Liberalisierung

Die Bundesbahn war in dieses durch staatliche Eingriffe geprägte Umfeld über Jahrzehnte eingebettet. Im Güterverkehr hat sie mit wenigen Ausnahmen eine reaktive Strategie verfolgt. Die Preisanpassung an den jeweiligen Konkurrenten ließ relative Preisunterschiede – die Mengen hätten bewegen können – gar nicht erst entstehen. Im Personenverkehr – vor allem im öffentlichen Nahverkehr – hat sich eine Subventionsmentalität entwickelt, die die Bahn als eine Art kommunalen Selbstbedienungsladen betrachtet. Eine Feststellung des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahnen aus dem letzten Jahr charakterisiert die Situation treffend: Je mehr die Bahn fährt, desto größer wird ihr negatives Geschäftsergebnis.

2.1 Kostentlastung und Wettbewerb

Aus diesem Problemkreis sollen nun zwei einschneidende politische Änderungen einen Ausweg weisen:

- die Liberalisierung der Frachtenbildung im Binnenverkehr und
- die Strukturreform der Bahn.

Beide Projekte bedingen einander. Ohne eine an Markt und Wettbewerb orientierte Akquisition von Transportmengen wird die Bahn in Zukunft nicht bestehen können. Die Strukturreform schafft notwendige Voraussetzungen, diesen Weg beschreiten zu können. Allerdings müssen die entstehenden Spielräume auch konsequent genutzt werden, um eine Wende zum Besseren einzuleiten.

Die bloße Umgestaltung der Organisationsform wird keine wirkliche Veränderung bringen. Der zunehmende inter- und intramodale Wettbewerbsdruck muß in Rationalisierungsstrategien und Produktivitätsfortschritte umgesetzt werden, die der Bahn ein Bestehen am Markt ermöglichen.

Im Gefolge der Strukturreform werden zwei wesentliche Effekte den zukünftigen Schienenverkehr beeinflussen. Diese Effekte können mit den Begriffen Kostentlastung und Leistungserstellung unter Wettbewerbsbedingungen charakterisiert werden.

Die Bahn AG wird durch eine

- weitgehende Entschuldung,
- die Freistellung von Pensionsverpflichtungen,
- den Wegfall des Zinsendienstes für Altschulden und
- den Abbau überhängenden Personals

kostenseitig beträchtlich entlastet²⁾.

Den hieraus entstehenden Spielraum bei der Frachtkalkulation wird die Bahn auch dringend benötigen. Ihre Konkurrenten werden mit der Tariffreigabe³⁾ das zweifellos überhöhte innerdeutsche Frachtniveau nach unten korrigieren müssen. Will die Bahn dieser

2) Siehe dazu: Regierungskommission Bahn, Bericht der Regierungskommission Bahn, Bonn 1991; Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz ENeuOG), vom 23.03.93, Bundestagsdrucksache 12/4609.

3) Siehe dazu: Tarifaufhebungsgesetz (TAufhG), vom 23.03.93, Bundestagsdrucksache 12/4596.

Herausforderung begegnen und zumindest die bestehenden Marktanteile halten, so müssen entsprechende Preisanpassungen folgen. Die Kostenentlastung sollte in den hierfür erfolgversprechenden Marktsegmenten darüber hinaus für eine offensive, auf Marktanteilssteigerung gerichtete Preis- und Qualitätspolitik genutzt werden. Aus Sicht der Industrie würde die Bahn in diesem Zusammenhang gut daran tun, sich auf ihre Verkehrsträgerqualitäten zu besinnen. Vor allem in der Zielgruppe der preisorientierten Verlager, die selbst als Transportorganisator auftreten, könnte verlorener Boden wieder gutgemacht werden.

2.2 Trennung von Netz und Betrieb

Für eine am Markt orientierte Absatzstrategie wird der zweite Reformschritt von entscheidender Bedeutung sein: die Trennung von Fahrweg und Betrieb. Diese zunächst mehr organisatorisch erscheinende Änderung kann dem gesamten Schienenverkehr eine neue wettbewerbliche Prägung geben. Als wichtigste Punkte sind herauszuheben:

- Da die Trassennutzung in Zukunft speziell entgolten werden soll, wird die Preiskalkulation der Güterverkehrs AG auch in diesem Punkt auf eine neue Basis gestellt. Die Wettbewerbschancen gegenüber anderen Transportmodi werden hierdurch entscheidend verändert.
- Internationale Bahnverkehre werden durch einen hohen administrativen Aufwand benachteiligt, insbesondere wenn mehr als zwei Bahnen beteiligt sind. Der in diesem Segment kleine Bahnanteil könnte eine Renaissance erleben, wenn im Rahmen der Europäisierung der Schienennetze Möglichkeiten für eine Vereinfachung der Transportabwicklung gefunden werden. Hierzu ein Beispiel aus der Stahlindustrie: Die Bahn hält am grenzüberschreitenden Stahlverkehr einen Marktanteil von nur rund 30%. Im Binnenverkehr liegt dieser Anteil bei 70%.⁴⁾ Allein hier steckt ein im Grundsatz disponibles, teilweise hochgradig bahnaffines Potential von rund 10 Mio t.
- Schließlich sollten durch die Bahnreform auch andere Anbieter und andere Organisationsformen von Schienenverkehrsleistungen eine Chance erhalten. Auch hier können sich z.B. bei der Zusammenarbeit mit Werksbahnen Rationalisierungspotentiale erschließen, die auf Dauer Mengen an die Schiene binden. Dazu ein Beispiel aus dem Ruhrgebiet.

Der Großraum Duisburg ist die führende europäische Region zur Erzeugung von Eisen und Stahl. Für die Erzimporte wurde in Zusammenarbeit aller integrierten Hüttenwerke im Rhein-Ruhr-Gebiet für ein jährliches Transportvolumen von rd. 30 Mill. t eine optimale Logistikkette geschaffen. Für den zwischenwerklichen und regionalen Schienenverkehr, der in Arbeitsteilung zwischen Deutscher Bundesbahn/Werks- und Hafengebieten rund 40 Mio t bewegt, gilt das nicht.

Der Wechselverkehr zwischen den Bahnen ist zu aufwendig. Viele Schnittstellen zwischen den Netzen erfordern nicht unbedingt betriebsnotwendige Halte, Traktionswechsel und umständliches mehrfaches Rangieren der Waggons. Um diese aufwendige überholte Abfertigungstechnik durch einen unbehinderten Durchtransport von Haus zu

4) Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 1992, S. 181, 228 f..

Haus zu ersetzen, laufen seit Jahren Verhandlungen mit der DB über die Schaffung eines integrierten regionalen Güternahverkehrsverbundes. Die Bahnreform wird die Hindernisse für eine engere Verzahnung des Betriebes der beteiligten Bahnen abbauen und erhebliche Einsparungen sowohl in der Infrastrukturbindung als auch beim Einsatz von Lokomotiven, Waggons und Personal ermöglichen.

2.2.1 Bildung von Netznutzungspreisen

Von entscheidender Bedeutung für die Erschließung neuer Mengen für die Schiene wird die Ausgestaltung der künftigen Netznutzung sein. Die Bildung der Netznutzungspreise ist ausschlaggebendes Kriterium für die Chancen der Personen- und Güterverkehrs AG und insbesondere auch den Zugang Dritter zum Netz. An dieser Stelle ist der Hinweis wichtig, daß damit implizit auch die Frage der intramodalen Verkehrsteilung angesprochen ist. Wie sich die Schienenverkehrsmengen auf die Betriebsgesellschaft der Bahn AG und andere Anbieter aufteilen, wird auf mittlere Sicht durch Marktaktivitäten entschieden.

Mit besonderem Elan wurde bisher die Diskussion über die juristische Form der Betriebsgesellschaft für das Netz geführt. Einer privatwirtschaftlichen Vermarktung von Trassen steht die Lösung über ein behördlich strukturiertes Monopolunternehmen gegenüber. Aus wissenschaftlicher Sicht spricht vieles für eine Gesellschaft unter staatlicher Kontrolle. Der Netzbetrieb weist aufgrund der sehr hohen fixen Vorhaltungs- und Betriebsbereitschaftskosten Merkmale eines natürlichen Monopols auf. Stark vereinfacht bedeutet das: die Durchschnittskosten der Nutzung sinken bis zur Kapazitätsgrenze. Für die Industrie hat diese Diskussion allerdings eher akademischen Wert. Solange ein diskriminierungsfreier Zugang für Private gewährleistet wird und durch die Mißbrauchsaufsicht des Bundeskartellamtes Monopolrenten bei der Trassenverpachtung verhindert werden, liegt eine zumindest funktionsfähige Lösung vor.

Das in diesem Zusammenhang wirklich zentrale Thema der Trassenpachten wurde in der öffentlichen Diskussion dagegen bisher sträflich vernachlässigt. Hier wird sich entscheiden, ob die Schiene in Zukunft eine echte Alternative zu anderen Verkehrsträgern bieten kann. Für die Netznutzung durch Dritte wird die Trassenpacht der einzige durch die Bahn AG zu beeinflussende Entscheidungsparameter sein.

Die Bedeutung der anteilig zu tragenden Infrastrukturkosten kann anhand vergleichender Zahlenbeispiele belegt werden. Die kalkulierten Fahrwegkosten der Bundesbahn liegen gegenwärtig bei 40-50% der für eine Leistungseinheit angesetzten Gesamtkosten. Im Straßenverkehr liegt die Vergleichszahl bei 10%.⁵⁾ Mit diesem geringen Anteil von 10% weist der Straßenverkehr allerdings eine beträchtliche Überdeckung der Infrastrukturkosten auf⁶⁾ während die Bahn nur einen Kostendeckungsgrad von rund 60% erreicht.⁷⁾

5) Ilgmann, G., Miethner, M., Netzstandardisierung und Preisbildung für die Fahrwegnutzung der künftigen Bahn, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 63. Jahrgang, Heft 4, 1992, Seite 208.

6) Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.), Wegeausgabenrechnung für den Straßenverkehr im Jahr 1991, Berlin 1993.

7) Laaser, C. F., Wettbewerb im Verkehrswesen. Chancen für eine Deregulierung in der Bundesrepublik, Kieler Studien 236, Kiel 1991.

Dieses Mißverhältnis ist auf eine sehr ungleichmäßige und mengenmäßig rückläufige Nutzung eines zu großen Schienennetzes zurückzuführen. Auf den Hauptabfuhrstrecken (Westdeutschland), die mit rund 5.000 km nur 19% des Gesamtnetzes ausmachen, werden 61% der Nettotonnenkilometer abgewickelt. Nimmt man die Nebenfernstrecken noch hinzu, so werden 94% der Gesamtleistung auf weniger als 50% des Gesamtnetzes erbracht.⁸⁾ Den Kosten für die Vorhaltung und Betriebsbereitschaft von rund 15.000 km der Schienenwege steht damit nur ein Verkehrsleistungsanteil von 6% entgegen. Nur etwa 5.000 km der Schienenwege weisen eine hohe Auslastung auf. Unter konjunkturellen Normalbedingungen ergeben sich hier im Tagesverlauf sogar Engpässe.

Das Infrastrukturproblem der Bahn stellt sich damit wie folgt dar: Einerseits ist ein großer Teil des Netzes schlecht ausgelastet und treibt die Durchschnittskosten. Andererseits weisen die Strecken, auf denen zusätzliche Kapazitäten für die Abwicklung großströmiger Verkehre dringend gebraucht werden Engpässe auf. Diese Gegebenheiten sind eine schwere Hypothek für die Einführung von Trassenpachten. Auch wenn die Einschätzung der Bundesbahn zutrifft, daß die Infrastrukturkosten durch ein effizienteres Management auf mittlere Sicht um 50% reduziert werden können, verbleibt ein großer Kostenblock und die sehr ungleichmäßige Netzauslastung. Diesen Voraussetzungen muß das Preisbildungsverfahren Rechnung tragen.

Gegenwärtig diskutierte Vorstellungen, die auf einen einheitlichen Nutzungspreis je Zugkilometer – also auf eine Gebühr – hinauslaufen, sind für die Industrie nicht akzeptabel. Mit dieser Regelung würde jeder Ansatz für eine Vermarktung der Trassen im Keim erstickt. Sie würde zudem die für unternehmerische Entscheidungen erforderliche Flexibilität nicht mitbringen. Das Ziel einer echten Vermarktung von Nutzungsrechten wird nur über Preise zu realisieren sein. Die Nutzungsentgelte sollten dabei folgende Anforderungen erfüllen:

- Die laufenden Kosten für die jeweilige Trasse müssen gedeckt sein.
- Die Preise müssen Knappheiten signalisieren und
- sie sollten ein dezentrales Trassenmanagement unterstützen.

Im heute fast ausschließlich im Mischverkehr betriebenen Schienennetz sind diese Forderungen allerdings nur schwer zu erfüllen. Das Mischungsverhältnis zwischen langsamen und schnellen Zügen beeinflusst in hohem Maße die Kapazität einer Trasse. Auf gemischt betriebenen Trassen ist nicht mehr auszumachen, ob der schnelle ICE Fahrplantrassen verbraucht, weil neben ihm kein langsamer Güterzug mehr Platz hat oder andersherum der ICE nicht mehr fahren kann, weil der Güterzug die Strecke blockiert. Aus diesem Dilemma darf ein Ausweg nicht über pauschale Entgelte gesucht werden.

Eine konsequente und in vielerlei Hinsicht vorteilhafte Strategie wäre die Entmischung durch Netzstandardisierung. Wissenschaftlich fundierte Vorschläge zur Bildung von Teilnetzen für den Personen- und Güterverkehr zeigen unter anderem folgende Vorteile auf:⁹⁾

8) Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 1992, Bonn 1993, S. 50 ff.; Auskunft der Deutschen Bundesbahn.

9) Vgl. hierzu und im folgenden: Ilgmann, G., Miethner, M., Netzstandardisierung..., a. a. O., S. 206 ff..

- Das Kapazitätsproblem auf Engpaßstrecken wird durch die Harmonisierung von Zuggeschwindigkeiten entschärft. Der Durchsatz der Trasse kann beträchtlich stärker erhöht werden als das z.B. mit dem im Rahmen von CIR-ELKE entwickelten Hochleistungsblock auf Mischstrecken möglich ist.
- Die Netzstandardisierung würde erstmals Kostentransparenz zwischen Personen- und Güterverkehr herstellen. Ein Anliegen, das die Industrie und die Güterverkehrs AG gleichermaßen vertreten. Die meisten bei der Bahn verbliebenen Güterverkehre brauchen keine Hochgeschwindigkeitstrassen oder ICE-Tunnelsysteme. Gleichwohl wurden die Investitionen in der Vergangenheit durch die Güterverkehrsfrachten immer mitgetragen.

Betrachtet man die Kosten für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (Tabelle), so ist der beträchtliche Mehraufwand für den Hochgeschwindigkeitsausbau offensichtlich. Die Investitionskosten für die Hochgeschwindigkeits-Ausbauprojekte Hannover-Berlin und Leipzig-Dresden sind mit rd. 24 Mill. DM/km fast doppelt so hoch wie für die Normalstrecken Uelzen-Stendal mit 12,7 und Helmstedt-Berlin mit knapp 15 Mill. DM/km. Im Sinne einer verursachungsgerechten Zuordnung von Kosten muß die Trassenpacht diese Gegebenheiten berücksichtigen. Zudem würde die Netzstandardisierung die Kostenzuscheidung auf Personen- bzw. Güterverkehr erheblich vereinfachen.

Nr.	Projekte Deutsche Einheit	Abschnitts-Länge in km	Anteil in %		Investitionskosten in Mio DM	
			200 km/h	250 km/h	Gesamt	Pro km
1	Lübeck - Stralsund	262	0,0	0,0	2015	7,69
2	Hamburg - Berlin	270	0,0	0,0	4244	15,72
3	Uelzen - Stendal	113	0,0	0,0	1431	12,66
4	Hannover Berlin	247	28,7	61,9	6123	24,79
5	Helmstedt - Berlin	163	0,0	0,0	2437	14,95
5,1	Helmstedt - Magdeburg	51	0,0	0,0	1002	19,65
5,2	Magdeburg - Berlin	112	0,0	0,0	1435	12,81
6	Eichenberg - Halle	170	0,0	0,0	394	2,32
7	Bebra - Erfurt	103	0,0	0,0	1880	18,25
8	Nürnberg - Berlin	514	16,9	45,1	15215	29,60
8,1	Nürnberg - Erfurt	196	44,4	55,6	7195	36,71
8,2	Erfurt - Leipzig	123	0,0	100,0	4465	36,30
8,3	Leipzig - Berlin	195	0,0	0,0	3555	18,23
9	Leipzig - Dresden	115	100,0	0,0	2802	24,37
Summen		1957	13,9	19,7	36541	18,67

Quelle:
Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Sachstandsbericht über die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Bonn im Juli 1993; eigene Berechnungen.

Anmerkung:
Vollständige Vergleichbarkeit ist nur bei Ausbauprojekten gewährleistet (Projekte 2,3,4, 5,7,9). Die Maßnahmen im Projekt 8 sind zu großen Anteilen auf Neubaustrecken konzentriert.

Für die Preisbildung würde sich dann ein mehrstufiges Verfahren anbieten: In einem ersten Schritt werden z.B. für klassierte Trassen Kosten ermittelt, die insbesondere unterschiedliche Investitionsaufwendungen berücksichtigen. Diese Kostenkalkulation wird durch Marktzu- oder -abschläge ergänzt. Knappheitspreise könnten als ein Element zur Nachfragesteuerung bei nicht störungsfrei abzuwickelnden Verkehren eingesetzt werden und damit zu

einer gleichmäßigeren Netzauslastung beitragen. Schließlich muß in einem wettbewerblich geprägten Umfeld auch Raum für Marktentscheidungen sein. Preisabschläge im intermodalen Wettbewerb können unter den geschilderten Bedingungen auch betriebswirtschaftlich sinnvoll sein, da eine höhere Netzauslastung zu sinkenden Durchschnittskosten und damit zu Deckungsbeiträgen führt.

2.2.2 Leerkosten

Neben der Trassenvermarktung wird vor allem den Leerkosten – also Kosten für nicht benutzte Netzteile – eine große Bedeutung zukommen. Das heute verfügbare, aber nur in Teilbereichen intensiv genutzte Netz wird in der vorliegenden Form nicht erhalten bleiben können. Nach einer kurzen Frist wird der Markt zeigen, welche Netzteile unter Wettbewerbsbedingungen Bestand haben und welche nicht. Politisch gewollte Verkehre z.B. im ÖPNV werden im Rahmen der speziellen Entgeltlichkeit abgewickelt. Netzteile, die weder politisch erwünscht noch vermarktbar sind, müssen aus der Kostenkalkulation der Fahrweg AG herausgenommen werden. An einer Einschränkung des Netzes auf wirtschaftlich nutzbare Teile wird man also nicht vorbeikommen.

3. Externe Kosten

Zum Abschluß muß noch ein Thema aufgegriffen werden, daß auch im Zusammenhang mit den Wettbewerbschancen der Bahn in den letzten Jahren an Brisanz gewonnen hat: die externen Kosten des Verkehrs.

Mancher ökologischer Eiferer würde die politischen Entscheidungen der jüngeren Vergangenheit gerne ungeschehen machen. Schon vor der Stunde Null wird über die Unfähigkeit der Bahn philosophiert, einem ökologisch verzerrten Wettbewerb mit dem Kraftverkehr begegnen zu können. Der Ruf nach neuen ordnungspolitischen Maßnahmen, die nach der Tarifaufhebung das alte Regulationswerk nahtlos ablösen sollen, wird laut. Der Erfindungsreichtum von Politikern, die unter allzu engen Budgets leiden, kennt hier keine Grenzen.

In der Diskussion wird pauschal behauptet, Verkehr sei zu billig. Vignetten, Mineralölsteuer, Kraftfahrzeugsteuer, Road Pricing und die CO₂-Steuer sind nur einige Instrumente, die hier Abhilfe schaffen sollen. Der Hauptübeltäter ist mit dem Straßengüterverkehr schon lange ausgemacht. Das naive politische Kalkül läuft auf eine Art Verschiebebahn hinaus. Über eine Verteuerung des Straßenverkehrs werden Mengenverlagerungen auf die Schiene realisiert. Die kapazitätsmäßig eingeengte Bahn gibt großströmige Massengüterverkehre an die Binnenschifffahrt ab, um Trassen für den Kombi-Verkehr freizubekommen.

Diese Idee ist einfach, falsch und phantasielos. Die Bahn wird kaum auf Verkehre verzichten, die gegenwärtig als einzige gewinnträchtig sind. Der Wettbewerbsverbund zwischen den Verkehrsträgern wird relative Preisunterschiede, die ausreichen, Verlagerungen auszulösen, nur temporär zulassen, wenn sie nur auf politischen Eingriffen beruhen. Qualitätsanforderungen, Kapazitätsengpässe und unzureichende Infrastrukturen schränken Verlagerungspotentiale zudem erheblich ein. Die hier zur Disposition stehenden Bewegungsmengen werden in der öffentlichen Diskussion weit überschätzt. Berechnungen des Kölner

Verkehrswissenschaftlers Prof. Baum zeigen, daß die Veränderung des Modal split im Güterverkehr durch Harmonisierung der Wegeabgaben und Berücksichtigung der externen Kosten praktisch zu vernachlässigen sind. Seine Zahlen sind plausibel und für Verlagerungsstrategien ernüchternd:

- Der Straßengüterverkehr nimmt um 0,5% ab,
- die Transporte auf der Schiene verringern sich ebenfalls um 0,5%.
- Allein für die Binnenschifffahrt resultieren kleine Mengenzuwächse von 3,7%.

Eine an Emissionsminderungszielen orientierte und mit Abgaben durchgesetzte Umweltpolitik im Verkehrsbereich hätte damit nur einen Effekt: einen beträchtlichen Kostenschub für die Industrie und eine langfristige Minderung von Wachstumschancen. Eine Perspektive die keinem Verkehrsträger nützt. Langfristig werden der Schienenverkehr im allgemeinen und die Bahn AG im besonderen nur bestehen können, wenn über Rationalisierung, Produktivitätssteigerung und konsequent marktorientierte Absatzpolitik ein marktfähiges Angebot aufgebaut wird. Der Ruf nach verkehrspolitischer Flankierung wird den gesamten Verkehrsmarkt unweigerlich in die verkrusteten Strukturen zurückführen, die wir für überwunden hielten.

4. Zusammenfassung

Die Bahn war über Jahrzehnte in ein ordnungspolitisches Umfeld gestellt, das wesentlich zu ihren massiven Marktanteilsverlusten beigetragen hat. Die Liberalisierung der Frachtenbildung im Binnenverkehr und die Strukturreform der Bahn müssen beide verwirklicht werden, um hier eine Trendwende einzuleiten.

„Kostenentlastung“ und „Leistungserstellung unter Wettbewerbsbedingungen“ sind dann die wesentlichen Parameter für die neue Bahn. Von entscheidender Bedeutung für die Erschließung neuer Mengen ist die Trennung von Fahrweg und Betrieb und die Ausgestaltung der künftigen Netznutzung. Die ungleichmäßige Netzauslastung und der Mischverkehr stellen dabei höchste Anforderungen an das Trassenmanagement und die Ausgestaltung der Nutzungsentgelte.

Deregulierung und Bahnreform schaffen die Voraussetzungen für eine auf Marktanteilssteigerung gerichtete Preis- und Qualitätspolitik der Bahn, die ihre Wettbewerbschancen im nationalen Fernverkehr und insbesondere im internationalen und regionalen Schienengüterverkehr verbessert.

Abstract

The German Railways were situated in regulated market conditions for a long time. These conditions forced its losses of market shares mainly. To invert this market development, both, the deregulation of the national transport market and the reformatory efforts in the railway-system have to be realized. The supply of railway services will then be influenced by reduction in costs and production under competitive market conditions especially.

The organization of the utilization of railway-infrastructure especially the rail-pricing will be decisive for future use of this transport mean. However, the installation of a rail-pricing-system has to take some problems into account: The rate of capacity utilisation in the railway-infrastructure is very uneven and usually the slots are used by passenger and good transport. Therefore the net-capacity is reduced by usage of two transport-systems with very different velocity.

Deregulation and reformatory efforts will cause the necessary conditions for a more competitive and market oriented price and quality policy of the German Railways. Therefore the Railways will gain new chances in national and international long-distance transports as well as in regional transport-systems.

Verbesserung des Verkehrssystems durch kontrollierten Wettbewerb

VON WILFRIED ECHTERHOFF, HARTMUT HÄCKER, WUPPERTAL
UND ROBERT KÜHNER, OVERATH

1. Ausgangslage

Aufgrund der zunehmenden Massenmobilität und stark differenzierten Arbeitsteilung treten inzwischen bei allen Verkehrsträgern temporär und regional wachsende Engpässe in der Nutzung der Infrastruktur und der Verkehrsmittel auf.

Die Engpaßprobleme werden besonders beim Personen- und Gütertransport auf der Straße deutlich. Während der Straßenverkehr seit seinen Anfängen mit dem Unfallgeschehen und den daraus entstehenden Konsequenzen für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung belastet war, wurden im letzten Jahrzehnt zunehmend Energieverschwendung und Umweltverschmutzung gegen ihn vorgebracht.

Das bereits seit Jahren prognostizierte und nunmehr beinahe flächendeckend eingetretene Verkehrschaos (Vester, 1990; Fiedler, 1992) reduziert die Leistungsfähigkeit und die Freiheitsgrade des Straßenverkehrs drastisch und potenziert die Energie- und Umweltprobleme (Haefner, 1992; Haefner & Marte, 1993; TA-Konzeption Verkehr, 1992). Neuere Zahlen und Schätzungen zur Entwicklung des Verkehrs wurden von Diekmann (1992) vorgestellt.

Sämtliche, in den letzten Jahren realisierten alternativen Ansätze für Verkehrsmittel oder Verkehrswege führten zu keiner bemerkenswerten Verbesserung. Da das Automobil in unserer und für unsere Zivilisation einen bedeutenden Faktor darstellt und die individuelle Lebensgestaltung entscheidend prägt, erscheint es angebracht und notwendig zu sein, dem schlecht „organisierten Chaos“ mit einem „Ordnungssystem mit geregelter Freizügigkeit“ (Haefner, 1992) zu begegnen.

Den nachfolgenden Ausführungen liegt der Gedanke zugrunde, daß eine geregelte Freizügigkeit durch kontrollierten und kontrollierbaren Wettbewerb von privaten Verkehrsträgern in neuer Organisationsstruktur zu erreichen ist. Es soll dadurch ein Verkehrssystem entstehen, in dem insbesondere der Fernverkehr von Kraftfahrzeugen so geplant wird, daß er die individuellen Bedürfnisse innerhalb der neuen Rahmenbedingungen berücksichtigt und zugleich die gesellschaftlich und ökologisch vertretbare Funktionstüchtigkeit des Systems an die erste Stelle setzt.

Die Beziehung von Mensch und Auto ist von rationalen und emotionalen Komponenten geprägt (Klebelsberg, 1982; Echterhoff, 1991). Die rationalen Komponenten sollen mit der Argumentation „Verminderung von weitreichenden Problemen“ gestärkt werden. Wie die

Anschrift der Verfasser:

PD Dr. W. Echterhoff, Fachbereich 3,
Universität – GH – Wuppertal
Gaußstr. 20
D-42097 Wuppertal

Prof. Dr. phil. Hartmut Häcker
Bergische Universität – GH – Wuppertal
Gaußstraße 20
D-42097 Wuppertal

Dr. Robert Kühner
Alte Römerstraße 5
D-51491 Overath

vdk a
v. st a
v. st. d