BUND-positionen 1

Positionspapier

zur finanziellen Lage der Deutschen Bundesbahn und zur zukünftigen Verkehrspolitik im Bereich Schienenverkehr

Erarbeitet vom BUND-Arbeitskreis Verkehr

Federführung: Dipl.-Ing. Peter Gehrmann

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
In der Raste 2 - 5300 Bonn 1

INHALT

	KURZFASSUNG	1
A)	WIE GROSS IST DAS BAHN-DEFIZIT WIRKLICH ?	3
	Die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben	3
	Versorgungsleistungen	4
	Zusammenserzung und Bewertung des Defizits	5
B)	DAS PROBLEM WEGEKOSTEN	7
	Das Schienennetz gehört zur Daseinsvorsorge	7
C)	DIE URSACHEN DES SCHULDENBERGES	8
	DB bei Wiederaufbau alleingelassen	8
	Nur die Hälfte der Investitionsmittel aus Steuergeldern	9
D)	GIBT ES AUSWEGE AUS DER MISERE ?	9
	Die Bahn ist nicht unbezahlbar	9
	Trennung der Verantwortlichkeiten	10
	Vorschläge des BUND	11
	ANLAGE 1 - Zusammenstellung der Ausgleichszahlungen des Bundes an die Bahn 1980	12
	ANLAGE 2 - Zusammenstellung der Ausgaben für Straßen 1979	13
	ANLAGE 3 - Gegenüberstellung der Ausgaben für Straße und Schiene 1960 bis 1979	13

KURZFASSUNG

1. Die Zahlungen des Bundes an die Bahn sind nur zum kleinen Teil als Abdeckung eines erwirtschafteten Defizits zu sehen. Der größte Teil (1980 8,8 Mrd von insgesamt 12,9 Mrd) sind als Zahlungen des Staates für Leistungen zu betrachten, die die Bahn im Auftrag des Staates erbringt. Die größten Anteile sind:
   - der Schienenpersonennahverkehr zu sozialgebundenen Tarifen, der Ausbildungsverkehr, die Aufrechterhaltung von betriebswirtschaftlich nicht mehr sinnvollen Strecken, Tarifvergünstigungen und die Unterhaltung von Straßen im Bereich von Bahnübergängen
   - die Versorgung von Pensionären, auch wenn sie als Heimatvertriebene und Kriegsversehrte Angehörige der Reichsbahn waren und nicht zum Betrieb der DB zählten.

2. Das echte Defizit der Bahn von 1980 3,6 Mrd DM steht einer Kostenunterdeckung der Straße von (1979) 1,7 Mrd DM gegenüber, wobei die hohen Unfallkosten des Straßenverkehrs (1977 30 Mrd DM) noch nicht berücksichtigt sind.

3. Die Bahn muß für die Unterhaltung ihres Streckennetzes selber aufkommen. Dies stellt eine Benachteiligung gegenüber dem Straßenverkehr dar, dessen Wegekosten voll aus dem Bundeshaushalt abgedeckt werden. Die Bereitstellung des Schienennetzes ist genauso wie die des Straßennetzes als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge zu sehen und von der Allgemeinheit zu tragen.

4. Die Schulden der DB bestehen zu einem Drittel aus Krediten, die für Zwecke des Wiederaufbaus aufgenommen werden mußten. Die Bahn muß ihre Investitionen selber tragen, erst seit 1968 schießt der Bund zu. Seit 1960 wurden 16,8 Mrd DM in das Schienennetz investiert, in die Straße dagegen 300 Mrd DM.

5. Trotz dieser jährlichen Kosten ist die Bahn als Verkehrsmittel in vollem Umfang zu erhalten. Sie ist im Vergleich zur Straße wesentlich billiger. Die von uns geforderte Trennung der Verantwortlichkeiten in staatlichen Bereich (volle Abdeckung der Wegekosten durch den Staat),

gemeinwirtschaftlichen Bereich (Ausgleich der Kostenunterdeckung im Schienenpersonennahverkehr durch den Staat) und unternehmerischen Bereich (i.W. Fernverkehr und Güterverkehr) führt dazu, daß die Bahn nur dort verantwortlich bleibt, wo sie selbst entscheiden kann. Die Entscheidungen über Umfang des Streckennetzes und die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs , die vom Staat getroffen werden, müssen auch finanziell vom Staat verantwortet werden. Die Versorgungslasten für ehemalige Bahnbedienstete müssen in den Sozialetat des Bundeshaushalts eingestellt werden.

6. Diese Regelungen sparen insofern Kosten, als die Bahn nicht mehr im bisherigen Umfang zur Aufnahme teurer Kredite genötigt ist. Zum anderen werden Entscheidungen über die Kostenseite des Unternehmens Bahn in ihrer politischen Bedeutung erkennbar und für die Öffentlichkeit beeinflußbar.

A) WIE GROSS IST DAS BAHN-DEFIZIT WIRKLICH ?

Im Jahr 1980 hat die DB rund 12,9 Mrd DM an Bundesleistungen erhalten, nach landläufiger Meinung also 12,9 Mrd DM mehr ausgegeben (auf Kosten des Steuerzahlers) als eingenommen. Es wird argumentiert, hier würde ein Verkehrsmittel, das bei der Abwicklung unserer gesamten jährlichen Verkehrsleistung eine nur untergeordnete Rolle spiele, von der Allgemeinheit bezahlt, während die Straße "sich selber trage". Diese Darstellungsweise, von der Auto- und Straßenlobby immer wieder geschickt zur Durchsetzung ihrer eigenen Interessen genutzt, ist falsch. Sie läßt wichtige Aspekte unbeachtet, die hier zusammengefaßt dargestellt werden sollen.

1. DIE GEMEINWIRTSCHAFTLICHEN AUFGABEN

Die Bahn erbringt zu einem großen Teil Leistungen, die der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben und Zielen des Bundes auf den Gebieten Sozial- Wirtschafts- und Verkehrspolitik dienen. Diese Leistungen sind von dem unternehmerischen Bereich der Bahn weitgehend unabhängig. Leistungen, die im Auftrage eines Dritten, in diesem Fall des Bundes, erbracht werden, müssen auch von diesem Auftraggeber bezahlt werden. Dieses allgemein anerkannte Prinzip ist im Falle Bundesbahn nicht voll verwirklicht.

DER NAHVERKEHR

Die Bahn betreibt den Schienenpersonennahverkehr im öffentlichen Interesse nicht zu kostenorientierten, sondern zu sozialgebundenen Tarifen. Der Bund ist nur zum teilweisen Ausgleich der Differenz zwischen Aufwand und dem nach seinen sozialpolitischen Zielsetzungen möglichen Ertrag bereit, obwohl die Bahn hier in erheblichem Maße sozialpolitische Aufgaben wahrnimmt. Der seit 1961 vom Bund garantierte und mehrfach neugeregelte Kostendeckungsgrad beträgt in den Ballungsräumen, in denen S-Bahn-Verkehr betrieben wird, seit 1978 85%. Außerhalb der Ballungsräume werden lediglich 50% der Selbstkosten vom Bund getragen, zusammen waren es 1980 2,9 Mrd DM. Damit hat der Bund die von der EWG seit 1969 geforderte volle Übernahme der nicht gedeckten Kosten

im Schienenpersonennahverkehr noch immer nicht geleistet. Auch 1981 war dies nicht der Fall, es wurde lediglich eine Neuregelung der Höhe dieser Ausgleichsbeträge vorgenommen.

DER AUSBILDUNGSVERKEHR

Im Ausbildungsverkehr (Schüler, Auszubildende, Studenten) werden 50% des Fehlbetrages vom Bund übernommen. Zusammen mit dem Ausgleich für Sozialtarife im Fernverkehr betrug diese Summe 1980 170 Mill. DM.

WEITERE GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN

Für die vom Bund geforderte Aufrechterhaltung von Strecken, die sonst aus betriebswirtschaftlichen Gründen von der DB stillgelegt würden, für Unterstützungstarife (Saar), zu denen die Bahn vertraglich verpflichtet ist und für die Tarife im verkehrspolitisch erwünschten kombinierten Verkehr (LKW-Transport auf der Schiene) wurden der Bahn 1980 240 Mill. DM erstattet.

Die Bahn muß für Betrieb und Unterhaltung sämtlicher höhengleicher Kreuzungen ihres Fahrwegs mit öffentlichen Straßen aufkommen. Hier werden von der Bahn auch Straßenunterhaltungskosten aufgenracht, daher wird ihr die Hälfte dieser Kosten vom Bund erstattet, 1980 433 Mill. DM.

Die gesamten Zahlungen des Bundes an die Bahn im Bereich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen betragen 1980 3,34 Mrd DM.

2. VERSORGUNGSLEISTUNGEN

Die Bundesbahn hat im gegensatz zu ihren Konkurrenten für die Versorgung ihrer Pensionäre in vollem Umfang selbst aufzukommen. Aus dem Bundeshaushalt wird ihr der Anteil zurückerstattet, der 30% der Aufwendungen für die aktiven Beamten übersteigt, 1980 2,9 Mrd DM. Bedingt durch Einstellungsstopp und Personalabbau kommen heute bei der DB auf 2 aktive Beamte 3 Ruheständler.

Entsprechende Kosten aus der Straßenverwaltung werden voll vom Bund getragen, aber nicht als Straßenkosten im Verkehrsetat, sondern als Teil des Sozialetats geführt.

Weitere 1,1 Mrd DM werden der Bahn für die Zusatzversorgung von Arbeitern und Angestellten, für die Bereitstellung von zusätzlichen, über den eigenen Bedarf hinausgehenden Ausbildungsplätzen (zur Senkung der Jugendarbeitslosigkeit) und zur Deckung der Versorgungslasten für heimatvertriebene und kriegsversehrte Eisenbahner, vom Bund erstattet. Für Letztere muß die DB aufkommen, obwohl dieser Personenkreis nie zum Betrieb der DB gehört hat.

3. ZUSAMMENSETZUNG UND BEWERTUNG DES DEFIZITS

Zusammen mit dem Ausgleich von Zinslasten für Anleihen zur Kapitalaufstockung, die sich aus dem Eigentümerverhältnis des Bundes an der Bahn und ihren Anlagen ergeben, betrugen die reinen Ausgleichszahlungen des Bundes an die Bahn 1980 8,8 Mrd DM. Es verbleibt ein "echtes" Defizit von 3,6 Mrd DM. Dieser Betrag wurde fast ausschließlich durch Kredite, die die Bahn selbst aufnehmen mußte, gedeckt.

Aus der Aufzählung der Bundesleistungen ergibt sich, daß nicht alle Leistungen, die die Bahn zu politisch gewollten, nicht kostendeckenden Tarifen anbietet, vom Auftraggeber Bund voll bezahlt werden. Insofern ist dieses Defizit nicht mit einem unter betriebswirtschaftlichen Aspekten erwirtschafteten Fehlbetrag zu vergleichen.

An dieser Stelle soll ein Vergleich mit dem Verkehrsträger Straße angestellt werden, um die Größenordnung der für die Bahn aufgewandten Kosten zu überprüfen.

DAS DEFIZIT DER STRASSE

Die Ausgaben öffentlicher Haushalte für Straßen liegen für das Jahr 1980 noch nicht vor. Nimmt man als Vergleichsjahr 1979, so betrugen dort die Ausgaben für das Straßenwesen 28,2 Mrd DM. Dabei ist dieser Betrag mit den Aufwendungen für die Bahn nur bedingt zu vergleichen, da z.B. die Pensionen für Beamte der Straßenbauverwaltungen nicht im Verkehrsetat geführt werden. Die Einnahmen aus Sonderbelastungen für Kfz-Benutzer (Mineralölsteuer, Mineralölzoll, Kfz-Steuer) betrugen 26,5 Mrd DM. Auch die Straße hat also ihre Kosten nicht erbracht! Obwohl die Straße über eine Finanzierungsquelle aus Steuermitteln ver-

fügt, die die Bahn nicht besitzt, hat sie 1979 noch über 1,7 Mrd DM aus sonstigen Steuermitteln verbraucht. Es kann also keine Rede davon sein, daß die Autofahrer mit ihren Steuerabgaben die Bahn mit finanzieren.

Im übrigen läßt sich auch die Auffassung vertreten, daß haushaltsrechtlich keine Steuer, auch nicht die Kfz-und Mineralölsteuer, zweckgebunden gezahlt wird. Somit stehen die Kfz- und Mineralölsteuern, wie jede andere Abgabe auch, den öffentlichen Haushalten insgesamt frei zur Verfügung. Unter diesem Aspekt betrachtet, belastet die Straße im Vergleich zur Schiene unsere Haushalte um mehr als das Doppelte.

DIE SOZIALEN KOSTEN

Im Jahr 1977 haben die Straßenbenutzer insgesamt ca 23 Mrd DM für die Beseitigung von Unfallfolgen aufgebracht. Folgt man dem in der Fachliteratur für ein Verkehrsopfer angesetzten "Wohlfahrtsverlust" von ca 495.000 DM, so ergeben sich für Straßenverkehrsunfälle 1977 insgesamt Kosten in Höhe von 30,4 Mrd DM.

Bezogen auf den im Individualverkehr zurückgelegten Personenkilometer sind dies 7 Dpf/Pkm. Da die Bahn 1977 36,5 Mrd Personenkilometer erbracht hat, sind Unfallkosten in Höhe von 2,5 Mrd DM vermieden worden. Diese Kosten wären entstanden, wenn die Leistungen der Bahn - vereinfacht ausgedrückt in Personenkilometer - von der Straße erbracht worden wären.

Eine genaue Berechnung des Betrages, den die Allgemeinheit der Bahn jährlich zuschießt, müßte diesen Betrag von dem buchungsmäßigen Defizit der Bahn abziehen.

fügt, die die Bahn nicht besitzt, hat sie 1979 noch über 1,7 Mrd DM aus sonstigen Steuermitteln verbraucht. Es kann also keine Rede davon sein, daß die Autofahrer mit ihren Steuerabgaben die Bahn mit finanzieren.

Im übrigen läßt sich auch die Auffassung vertreten, daß haushaltsrechtlich keine Steuer, auch nicht die Kfz-und Mineralölsteuer, zweckgebunden gezahlt wird. Somit stehen die Kfz- und Minerakölsteuern, wie jede andere Abgabe auch, den öffentlichen Haushalten insgesamt frei zur Verfügung. Unter diesem Aspekt betrachtet, belastet die Straße im Vergleich zur Schiene unsere Haushalte um mehr als das Doppelte.

DIE SOZIALEN KOSTEN

Im Jahr 1977 haben die Straßenbenutzer insgesamt ca 23 Mrd DM für die Beseitigung von Unfallfolgen aufgebracht. Folgt man dem in der Fachliteratur für ein Verkehrsopfer angesetzten "Wohlfahrtsverlust" von ca 495.000 DM, so ergeben sich für Straßenverkehrsunfälle 1977 insgesamt Kosten in Höhe von 30,4 Mrd DM.

Bezogen auf den im Individualverkehr zurückgelegten Personenkilometer sind dies 7 Dpf/Pkm. Da die Bahn 1977 36,5 Mrd Personenkilometer erbracht hat, sind Unfallkosten in Höhe von 2,5 Mrd DM vermieden worden. Diese Kosten wären entstanden, wenn die Leistungen der Bahn - vereinfacht ausgedrückt in Personenkilometer - von der Straße erbracht worden wären.

Eine genaue Berechnung des Betrages, den die Allgemeinheit der Bahn jährlich zuschießt, müßte diesen Betrag von dem buchungsmäßigen Defizit der Bahn abziehen.

B) DAS PROBLEM WEGEKOSTEN

Abgesehen von den nicht ausgeglichenen gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bahn im Schienenpersonennahverkehr und den überdurchschnittlich hohen betriebsfremden und sozialen Lasten sind die Wegekosten der große Minusposten in der Bilanz der DB. Die Bereitstellung und Unterhaltung eines Streckennetzes von über 28.000 km Länge ist ein bedeutender Beitrag zur Infrastruktur unseres Landes. Dieses Netz ist unter rein betriebswirtschaftlichen Aspekten nicht aufrechtzuerhalten. Dies ist die Konsequenz einer Verkehrspolitik, die die Straße durch eine jahrzehntelange einseitige Bevorzugung bei den Investitionen in einen Wettbewerbsvorteil gebracht hat, der von der Bahn aus eigener Kraft nicht ausgeglichen werden kann. Während die reinen Investitionsausgaben für das Strassennetz zeitweise so hoch waren wie die Einnahmen aus Kfz- und Mineralölsteuern zusammen, mußte die DB bis Mitte der 70er Jahre ihre Investitionen fast ausschließlich aus Erträgen bzw. Anleihen finanzieren. Dennoch ist die Bahn in der Lage, ihre Wegekosten von 1980 9,7 MrdDM zu 57 % zu decken.

DAS SCHIENENNETZ GEHÖRT ZUR DASEINSVORSORGE

Die Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur gehört zur Daseinsvorsorge und ist somit eine staatliche Aufgabe. Für den Bereich der Wasserwege und des gesamten Straßennetzes gilt dieses Prinzip als selbstverständlich und wird von niemandem ernsthaft bestritten. Nicht dagegen bei der Bahn. Obwohl die Bahn über den Umfang ihres Strekkennetzes nicht selbst entscheiden kann, wird sie für die durch die Unterhaltung dieses Netzes entstehenden Aufwendungen verantwortlich gemacht.

Die Übernahme der Wegekosten des Streckennetzes der DB durch den Bund ist notwendige Voraussetzung für eine Gleichstellung der Bahn mit anderen Verkehrsträgern. Die EWG-Verordnung 1107 von 1970 läßt diese Übernahme zu.

Im Gegensatz zu anderen EG-Ländern hat die Bundesrepublik von dieser Möglichkeit bisher keinen Gebrauch gemacht.

C) DIE URSACHEN DES SCHULDENBERGES

Die Schuldenlast der DB beträgt zur Zeit 33 Mrd DM. Bereits im Jahre 1985 wird sie auf 53 Mrd DM gestiegen sein. Wie ist es dazu gekommen?

DB BEI WIEDERAUFBAU ALLEINGELASSEN

Ein Gr Steil der Eisenbahn-Infrastruktur war nach dem 2. Weltkrieg wiederherzustellen bzw. zu erneuern. Der gesamte Wiederaufbau der Bahnanlagen und die Umstrukturierung des Netzes von der ursprünglichen Ost-West-Ausrichtung auf die bis zur Teilung Deutschlands unbedeutenderen Nord-Süd-Achsen mußte weitgehend aus Krediten bezahlt werden. Über ein Drittel der DB-Schulden sind durch Wiederaufbauinvestitionen entstanden.

ZUM VERGLEICH:

Die Straßenbauinvestitionen sowie die dafür erforderlichen Kredite werden aus Steuermitteln finanziert, bis 1972 sogar weitgehend aus allgemeinen Steuern, da die Kfz- und Mineralölsteuern zur Deckung des Investitionsbedarfs nicht ausgereicht haben!

Erst seit 1973 hat der Bund die Zinslast für diese sog. "Altschulden" der DB übernommen, die Tilgung hat nach wie vor die Bahn zu tragen.

Die Zinslast ist u.a. deshalb besonders hoch, weil die Lebensdauer der Investitionsgüter von 30 bis z.T. 80 Jahren wesentlich größer ist als die auf dem Kapitalmarkt erzielbaren Laufzeiten für Kredite, so daß die Finanzierung immer wieder erneuert werden muß. Die durch schlechter gewordene Zinsbedingungen zusätzlich entstandenen Belastungen trägt die Bahn nach wie vor selbst.

NUR DIE HÄLFTE DER INVESTITIONSMITTEL AUS STEUERGELDERN

Die anderen zwei Drittel der Schuldenlast sind aus der Deckung des jährlichen Defizits und der durch den Bund nicht ausgeglichenen Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie durch nicht vom Bund finanzierte Modernisierungsinvestitionen entstanden. Erst seit 1968 beteiligt sich der Bund an den Investitionen der Bahn. Die Bahn gibt ihren Mittelbedarf für die Vorhaltung ihrer Anlagen (Investitionen) für 1981 mit über 6 Mrd DM an, begründet u.a. mit der Veralterung des Netzes und erforderlichen Anpassungen an die heutigen Verkehrsbedürfnisse. Der Bund trägt aus Steuermitteln davon nur 3,2 Mrd DM (Haushaltsansatz 1981). Der Rest ist wiederum nur auf dem Kreditmarkt zu decken.

Gegen den daraus möglicherweise zu ziehenden Schluß, die Bahn dürfte eben nicht mehr investieren, um ihre Schuldenlast nicht noch weiter anwachsen zu lassen, wehrt sich die DB mit Recht. Unabhängig von der Frage, ob die getätigten Investitionen immer richtig verteilt worden sind (Stichwort: Verfall der Nebenstrecken) bleibt festzustellen, daß die Bahn heute auch finanziell wesentlich besser dastünde, wenn ihr Eigentümer seine Investitionspolitik hinsichtlich Aufwand und Deckung in der Vergangenheit gleichberechtigt mit der Straße betrieben hätte.

D) GIBT ES AUSWEGE AUS DER MISERE?

DIE BAHN IST NICHT UNBEZAHLBAR

Die bisher geschilderten Tatsachen und Zusammenhänge lassen die Ursachen für die finanzielle Misere der Bahn in anderem Licht erscheinen, als es in der Öffentlichkeit gemeinhin dargestellt wird. Das Verkehrmittel Eisenbahn ist nicht unbezahlbar. Dieser Eindruck ist entstanden, weil es in den letzten 30 Jahren als nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführtes Unternehmen zur Finanzierung der sozial- und verkehrspolitischen Ziele des Bundes herangezogen worden ist, wobei sich diese Ziele zum großen Teil gegen das Unternehmen, das sie bezahlen sollte, gerichtet haben.

Doch diese Beschreibung zeigt trotz allem, daß die finanzielle Lage der Bahn, wie sie auch immer entstanden sein mag, dringend nach Maßnahmen der Verbesserung ruft. Diese Verbesserungen dürfen nicht in weiteren Leistungseinschränkungen bestehen, sondern sie müssen aus den bisher geschilderten Ursachen die entsprechenden Konsequenzen ziehen.

Wir haben mehrfach erwähnt, daß die Bahn zur Erfüllung politischer Zielsetzungen herangezogen wird, sei es auf dem Gebiet der Raumordnung (Erhaltung schwach frequentierter Strecken), sei es auf dem Gebiet der Sozialpolitik (Gewährung von günstigen Nahverkehrstarifen). Hier werden der DB Leistungen auferlegt, über deren Art und Umfang sie nicht selber bestimmen kann, deren Auswirkungen auf das Betriebsergebnis aber von ihr verantwortet und bezahlt werden muß.

TRENNUNG DER VERANTWORTLICHKEITEN

Wir möchten hier keinesfalls fordern, daß die Bahn nur noch nach betriebswirtschaftlichen und nicht mehr nach politischen Grundsätzen geführt werden darf. Im Gegenteil: Die Aufrechterhaltung des Schienennetzes und der Betrieb von schienengebundenem Nahverkehr sind heute und in Zukunft eminent wichtig. Eine Verkehrspolitik, die diesen Zielen verpflichtet ist, deckt sich weitgehend mit unseren Forderungen. Der Fehler liegt darin, daß zwar einerseits in der Erreichung dieser Ziele ein Allgemeininteresse gesehen wird, aber andererseits dieses Allgemeininteresse nicht anderen, wie z.B. Bildung oder Sozialleistungen gleichgestellt und dementsprechend aus Haushaltsmitteln bezahlt wird.

Die Gleichstellung der öffentlichen Aufgaben "Erhaltung des Schienenverkehrs als Beitrag zur Förderung strukturschwacher Gebiete" sowie "Gewährung von günstigen Tarifen im Schuler- Berufs- und Nahverkehr" mit anderen vom Staat übernommenen Aufgaben erfordert die Befreiung der Bahn von der finanziellen Verantwortung in diesen Bereichen. Wenn der Umfang des betriebenen Schienennetzes keine betriebswirtschaftliche, sondern eine politische Entscheidung ist (und wir fordern dies) dann muß die Kostenseite dieser Entscheidung auch von Politikern verantwortet werden. Wenn der Umfang des Nahverkehrs und die Höhe der Tarife vom Staat als Eigentümer entschieden wird, dann müssen die damit verbundenen Kosten auch vom Staat bereitgestellt werden.

DER BUND FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ DEUTSCHLAND SCHLÄGT DAHER VOR :

1. Für die Infrastruktur der Bahn ist der Staat finanziell verantwortlich. Erweiterungen oder Stillegungen werden vom Staat (einvernehmlich mit der Bahn) durchgeführt und bezahlt. Der Bahn werden die Kosten für die Nutzung in Rechnung gestellt.
2. Der Schienenpersonennahverkehr der DB geht als gemeinwirtschaftlicher Bereich in die Verantwortung des Staates über. Preise, Umfang und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs werden der Bahn vorgegeben und von ihr realisiert, die verbleibenden Kosten trägt der Staat als Auftraggeber.
3. Die verbleibenden, überwiegend nach unternehmerischen und wirtschaftlichen Kriterien abzuwickelnden Leistungen (Personenfernverkehr, Güterverkehr) bleiben in der Entscheidungsbefugnis und Verantwortung der Bahn.
4. Hinsichtlich der Versorgung ihrer Ruheständler ist die Bahn anderen Verkehrsträgern gleichzustellen. Sämtliche Kosten des sozialen Bereichs sind dem Sozialetat des Bundeshaushalts zuzuweisen.

Eine solche Aufteilung ist zwar a priori nicht kostensparend. Die Entscheidungsabläufe in den besonders wichtigen gemeinwirtschaftlichen und staatlichen Aufgabenbereichen der Bahn werden aber transparenter und für die Öffentlichkeit leichter beeinflußbar. Diejenigen, die für die Kosten dieser Bereiche aufzukommen haben, die Steuerzahler, können selber entscheiden, in welchem Umfang sie diese Leistungen in Anspruch nehmen und bezahlen wollen.

Der Bund als Kostenträger dieser Bereiche wird gezwungen, die in jedem Haushaltsjahr anfallenden Kosten direkt aus seinen Mitteln zu finanzieren. Eine vorübergehende Übernahme durch die DB würde entfallen, die Schuldenlast damit weniger stark ansteigen.

Wir weisen abschließend darauf hin, daß diese hier vorgeschlagene volle Abgeltung der Wegekosten und der Kosten des Schienenpersonennahverkehrs ohne Änderung des Bundesbahngesetzes durch einfache Anordnung des Bundesministers für Verkehr möglich ist. Sie wird vom Rat der EG für alle Mitgliedsstaaten als verbindlich vorgeschlagen.

ANLAGE 1 - ZUSAMMENSTELLUNG DER ZAHLUNGEN DES BUNDES AN DIE BAHN FÜR VON DER BAHN AN DEN BUND ERBRACHTE LEISTUNGEN - 1980 -

Hinweis: Bei den folgenden Zahlen handelt es sich nicht um die Aufwendungen, die der Bahn bei der Erbringung von Leistungen für den Bund entstanden sind, sondern lediglich um die vom Bund dafür gezahlten Ausgleichsbeträge. Die tatsächlichen Aufwendungen der DB liegen in nahezu allen Bereichen z.T. beträchtlich höher. (Quelle: Deutsche Bundesbahn)

I. GEMEINWIRTSCHAFTLICHE VERPFLICHTUNGEN	
- Nahverkehr zu Sozialtarifen	2,94 Mrd
- Fern- und Schülerverkehr zu Sozialtarifen	0,16 Mrd
- Aufrechterhaltung von Strecken, Saartarife, Kombi-Verkehr	0,24 Mrd
Summe	3,34 Mrd
II. Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen	
- Unterhaltung von Straßen im Bereich schienengleicher Bahnübergänge	0,43 Mrd
- Überhöhte Versorgungslasten für Ruhestandler	2,91 Mrd
- Zusatzversorgung von Arbeitern und Angestellten	0,65 Mrd
- Versorgung von Heimatvertriebenen und Kriegsversehrten	0,43 Mrd
- Bereitstellung von nicht betriebsnotwendigen Ausbildungsplätzen zur Senkung der Jugendarbeitslosigkeit	0,07 Mrd
- Tuberkulosefürsorge	0,003 Mrd
Summe	4,49 Mrd
III. Zinslasten als Eigentümerleistungen des Bundes	1,00 Mrd DM
Summe aller Bundesleistungen, die nicht als Deckung von Fehlbeträgen gelten können :	3,34 Mrd

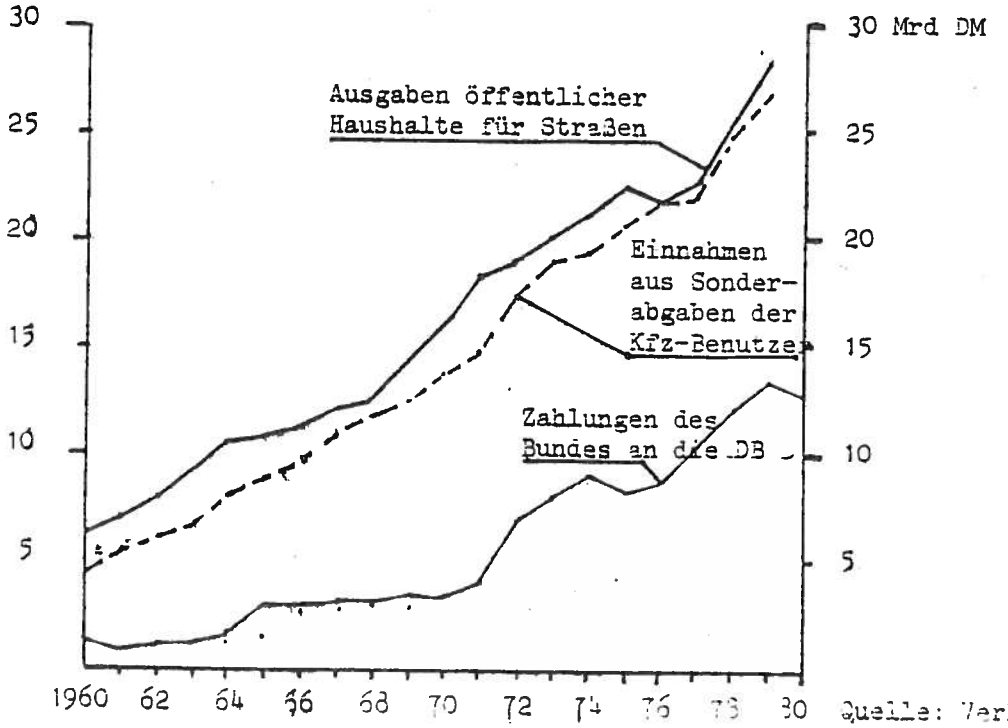
ANLAGE 2 - ZUSAMMENSTELLUNG DER AUSGABEN FÜR DAS STRASSENWESEN 1979

Bundesautobahnen	3,95 Mrd
Bundes- und Landesstraßen	6,34 Mrd
Kreisstraßen	1,64 Mrd
Gemeindestraßen	10,67 Mrd
Straßenbaubehörden	2,22 Mrd
Verkehrspolizei	3,38 Mrd
Summe	28,20 Mrd

Einnahmen aus Mineralölsteuer- Mineralölzoll und Kraftfahrzeugsteuer 26,48 Mrd DM

Differenz ---------- -1,72 Mrd DM

ANLAGE 3 - GEGENÜBERSTELLUNG DER AUSGABEN FÜR STRASSE UND SCHIENE ÖFFENTLICHER HAUSHALTE 1960 - 1979



Quelle: Verkehr in Zahlen 1980