

v. st. a.

Thesen zur Sanierung der Deutschen Bundesbahn

VON PROFESSOR DR. RAINER WILLEKE, KÖLN
UND PROFESSOR DR. GERD ABERLE, GIESSEN

I. Reformziel der Bundesbahnpolitik

1. Reformziel ist und bleibt die wirtschaftliche Sanierung der nach Gesetzesauftrag wie ein Wirtschaftsunternehmen zu führenden DB; dies ist eine verkehrs- und finanzpolitische Aufgabe.

So fordern auch die Zielvorgaben des Verkehrspolitischen Programms für die Jahre 1968 bis 1972:

»die wirtschaftliche Lage der Verkehrsträger so gestalten, daß sie langfristig aus eigener Kraft ihre Aufgaben erfüllen können«, »insbesondere auch die Wirtschaftlichkeit der Deutschen Bundesbahn wiederherstellen, d. h. ihr Defizit beseitigen . . .«, »auf diese Weise die Bundesleistungen an die DB im wesentlichen auf die Abgeltung betriebsfremder und politischer Lasten begrenzen«.

Diese Ziele sind nicht nur nicht erreicht worden, die Finanzlage der DB hat sich vielmehr im Trend fortgesetzt und ganz erheblich verschlechtert. Die Leistungen des Bundes stiegen von erst 360 Mio. DM (1960) und dann schon 2,8 Mrd. DM (1966) auf geplante 6 Mrd. DM und tatsächlich annähernd 6,5 Mrd. DM (1972); ein weiterer Anstieg (1973 ca. 7,5 Mrd. DM) ist abzusehen.

Die bisherigen Verbesserungsmaßnahmen auf seiten der DB und der Verkehrspolitik müssen deshalb teilweise nicht zieladäquat und im ganzen bei weitem nicht ausreichend gewesen sein; sie haben nicht einmal vermocht, die für die Eisenbahn sicherlich ungünstige Gestaltung einiger Struktur- und Konjunkturfaktoren (z. B. Aufkommensentwicklung bei den Montan-Gütern und verzögerte Tarifanpassungen) auch nur aufzufangen und die unbefriedigende Status-quo-Situation zu verteidigen. Auch für das Jahr 1973 übersteigen die zu erwartenden Mehrkosten den voraussichtlichen Anstieg der Verkehrserlöse bei weitem. Eine gründliche Überprüfung der bisherigen Bundesbahnpolitik ist damit unumgänglich geworden. Diese kann sich, sollen das Sanierungsziel und die Schonung der Bundesfinanzen ernst genommen werden, nicht mehr nur auf Teilbereiche und Einzelprojekte beziehen. Zur Überprüfung stehen vielmehr die gesamte Leistungsstruktur und das volkswirtschaftliche Leistungsverständnis des Unternehmens.

2. So wichtig sich eine Verbesserung des Finanzergebnisses der DB und eine Umkehr in der Tendenz massiv steigender Bundeszuschüsse schon aus haushaltspolitischen Gründen darstellt, die Eisenbahnsanierung ist trotzdem kein Selbstzweck. Problem und Problemlösung sind auch im Kern nicht etwa fiskalischer Natur. Die wirtschaftliche Gesundung der DB muß vielmehr als — wenn auch besonders wichtige — Voraussetzung für eine

stabile, leistungsstarke und wachstumsoffene Verkehrsordnung aufgefaßt werden. Diese Aufgabenstellung fordert, daß sich mit finanziellen Sanierungserfolgen der Bahn zugleich Beiträge zur Verbesserung der Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsmitteln einstellen. Auf keinen Fall kann es darum gehen, die Zuschußbedürftigkeit der Bahn in einseitiger Blickrichtung auf Kosten der Leistungsfähigkeit der Verkehrsordnung abbauen zu wollen, etwa durch marktverzerrende Belastungen oder Tätigkeitsbeschränkungen konkurrierender Verkehrsmittel. Angesichts des hohen Gewichtes, das die Gesundung der DB für die Stabilität der Verkehrsordnung und für die Wachstumsdynamik der Gesamtwirtschaft besitzt, erscheint es dagegen diskutabel, den schon bestehenden Flankenschutz als eine Strukturanpassungshilfe für einen bestimmten Zeitraum beizubehalten. Die Elemente dieses Schutzes sind jedoch nicht nur auf ihre die DB betreffende Wirksamkeit hin zu überprüfen, diese Wirkung muß vielmehr auch mit den gesamtwirtschaftlichen Konsequenzen der Intervention etwa des Zulassungssystems und der Zulassungspraxis für den Straßengüterfernverkehr verglichen werden. Gegenüber schnell formulierten Thesen, bestimmte wettbewerbsbeschränkende oder wettbewerbsablenkende Maßnahmen dienen in Wahrheit dem Wettbewerb, ist dabei wachsame Skepsis am Platz. Gerade in der Verkehrs- und speziell in der Eisenbahnpolitik ist zu oft in zu kurzen Schlußfolgerungsketten gedacht worden.

3. Nachhaltige Sanierungserfolge sind im Eisenbahnbereich nur dann realisierbar, wenn der ökonomischen Zielsetzung des Unternehmens alle sonstigen oder modifizierenden »politischen« Ziele untergeordnet werden. Die Aufgabe bliebe vom Ansatz her unlösbar, wenn die DB gleichrangig mit der ihr gestellten verkehrswirtschaftlichen Aufgabe als konjunktur-, sozial- und preispolitisches Instrument eingesetzt und als Mittel der Einkommens- und Vermögensumverteilung benutzt wird. Soweit die DB neben ihrem kommerziellen Marktangebot »öffentliche Güter« zur Deckung politischer Bedarfe produzieren soll, kann dies mit dem Sanierungsziel vereinbar nur in Form spezifizierter und entgeltlicher Aufträge des Staates an das Eisenbahnunternehmen geschehen. In jedem einzelnen Fall muß dann das politische Gewicht des Auftrags mit der Erstattungszahlung verglichen werden, wobei zu fragen ist, welche sonstigen öffentlichen Bedarfe mit diesen Beträgen finanziert werden könnten.

4. Aus der skizzierten Aufgabenstellung folgt, daß einschneidende Eigenanstrengungen wirtschaftsüblicher Art im Mittelpunkt des Sanierungsprogramms stehen müssen; sie umfassen kostensenkende Rationalisierungen (mit teils kleinerem und teils größerem Investitionsaufwand), Maßnahmen erlössteigernder Betriebs- und Absatzpolitik (Schwerpunktbildung) sowie die Ausnutzung marktmöglicher Preisanhebungsspielräume. Die Eigenanstrengungen werden unterstützt und teilweise erst ermöglicht durch effizienzsteigernde Änderungen im Verhältnis Bund—Bundesbahn (Autonomiespielraum, Art und Grenzen staatlicher Einflußnahme, Gründe, Formen und Berechnungsmethodik für Ausgleichszahlungen). Die damit geforderten Neuerungen und Anpassungsprozesse können auf Zeit durch flankierende verkehrspolitische Maßnahmen wettbewerbsbegrenzender Art abgestützt werden. Maßnahmen dieser Art sind jedoch einer strengen Wirksamkeitskontrolle zu unterwerfen. Es ist insbesondere zu überprüfen, ob für das angestrebte Ziel nicht auch andere, möglicherweise weniger störende und bei Berücksichtigung von Kurz- und Langzeiteffekten wirkungsvollere Mittel der Verkehrs-, Finanz- und Wirtschaftspolitik zur Verfügung stehen.

II. Stellungnahme zum Ergebnis und Defizitnachweis nach Hauptleistungsbereichen

1. Die DB gliedert bei der Beurteilung des Wirtschaftsergebnisses in die Leistungsgebiete
 - Wagenladungsverkehr
 - Kleingutverkehr
 - Personenfernverkehr
 - Personennahverkehr.

Während die Betriebserträge eindeutig nach Leistungssparten quantifizierbar sind, erfolgt die Kostenermittlung und -zurechnung nach betriebsinternen Verfahren. Der außerordentlich hohe Gemeinkostenblock beim Verbundleistungen produzierenden Eisenbahnbetrieb wird nach technisch-physikalischen Koeffizienten aufgeschlüsselt und den Leistungsbereichen zugerechnet. Obwohl das Kostenzurechnungsverfahren von der *Deutschen Revisions- und Treuhand-Gesellschaft (Treuhand)* Mitte der sechziger Jahre positiv beurteilt wurde, wendet sich die jüngere Betriebswirtschaftslehre wegen grundsätzlicher Fehlbeurteilungsmöglichkeiten bei diesen Aufschlüsselungsmethoden gegen eine solche traditionelle Kostenrechnungspraxis. Da weiterhin Außenstehenden keine näheren Informationen über die Gesamtkostenzurechnungspraxis vorliegen, können die von der DB für 1972 ermittelten Bereichsdefizite nur mit Vorbehalten zur Kenntnis genommen werden.

2. Die DB geht davon aus, daß der *Wagenladungsverkehr* (noch) seine zurechenbaren Kosten einschließlich der Fremdkapitalverzinsung deckt. Nicht bekannt ist, ob eine Eigenkapitalverzinsung durch die Betriebserträge ermöglicht wird. Erkennbar ist jedoch der Trend eines fühlbaren Rückgangs der errechneten Überschüsse des Wagenladungsverkehrs.
3. Der *Kleingutverkehr* (Stückgut + Expresgut) wird von der DB mit über 1 Mrd. DM Verlust für 1972 ausgewiesen (trotz Stückgutreform und beträchtlicher Tarifierhöhungen (+ 20% und + 15%)). Nach Berechnungen der DB erwirtschaftet der Kleingutverkehr jetzt auch keinen positiven Deckungsbeitrag mehr über die ihm unmittelbar zuzuordnenden Einzelkosten hinaus.
4. Der *Personenfernverkehr* wird global als vollkostendeckend beurteilt, wobei D-, IC- und TEE-Züge eindeutig in der Gewinnzone fahren.
5. Im *Personennahverkehr* errechnet die DB einen Jahresverlust von rd. 2,7 Mrd. DM; hiervon werden vom Bund mit erfolgswirksamen Abgeltungsleistungen (»Daseinsvorsorge«) 1,65 Mrd. DM abgegolten, so daß ein errechnetes Defizit von über 1 Mrd. DM p. a. verbleibt.

III. Ansatzpunkte und Spielräume für Rationalisierungen und Strukturverbesserungen

a) Kostensenkende Rationalisierungen

1. Die Möglichkeiten der DB zur Erhöhung der betrieblichen quantitativen und qualitativen Leistungsfähigkeit und zur Senkung der Kosten je Leistungseinheit erstrecken sich in erster Linie auf
 - die erneute Reorganisation des Stückgutverkehrs,
 - die Senkung der Personalintensität und
 - die Veränderung der Infrastruktur durch Streckenneu- und -umbauten.

2. Die Stückgutreform des Jahres 1970 hat sich trotz der Stilllegung von 1.890 Stückgutbahnhöfen und 15 Stückgutumladestellen nicht als erfolgreich herausgestellt. Der Abbau des diesem Bereich zugerechneten Defizits kann durch organisatorische und tarifpolitische Maßnahmen erreicht werden, die einen noch wesentlich stärkeren Rückzug aus diesem Leistungsbereich zum Ziel haben. Eine beträchtlich intensivierte Kooperation mit dem Speditionsgewerbe könnte ohne nennenswerte DB-Investitionen diesen Defizitbereich entschärfen. Tarifpolitische Maßnahmen, zu denen auch eine Aufhebung oder Lockerung der Betriebspflicht zählen würde, hätten vor allem eine Verdrängungsfunktion, die für die Kraftwagenspedition gleichzeitig die Leistungsübernahme von der Erlösseite her attraktiver werden lassen.

3. Äußerst bedenklich gestaltet sich die Personalkostenentwicklung bei der DB. 1971 überschritt die Personalkostenintensität 71% Betriebserträgen in Höhe von 11,60 Mrd. DM¹⁾ standen Personalausgaben von 11,46 Mrd. DM gegenüber. Bereits 1973 muß damit gerechnet werden, daß die gesamten Betriebserträge nur noch dazu ausreichen, die Personalausgaben zu finanzieren. Hier liegt der dringendste, aber politisch auch umstrittenste Rationalisierungszwang, da ohne personalkostenstabilisierende Rationalisierungsinvestitionen eine Lösung des Eisenbahnproblems unmöglich ist. Jede Tarifierhebung bei Löhnen und Gehältern um 1% bedeutet für die DB Mehraufwendungen von rd. 130 Mio. DM p. a.. Sank der Personalbestand von 1957 = 537.000 bis 1969 = 389.000, so stieg er bis Ende 1971 wieder auf 420.000 an (entgegen den Zielvorstellungen im Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung).

Da die Eisenbahn von ihrer Technik her für eine automatisierte Betriebsabwicklung besonders geeignet ist, sind die Kapitalmittel vorrangig für arbeitssparende Investitionen einzusetzen. Hierbei muß allerdings mit massiven gewerkschaftlichen Einsprüchen gerechnet werden.

4. Die Investitionspolitik der DB stand in den vergangenen Jahren unter den Zielsetzungen: qualitative Verbesserung des Transportangebotes durch fortschreitende Streckenelektrifizierung, Beschaffung neuen rollenden Materials zur Erhaltung und Ausweitung des Marktanteils und Ersatz kostengünstiger Einrichtungen durch technische Neuerungen (etwa Dr-Stellwerke, geänderte Traktionsformen usw.) zur Wirtschaftlichkeitsverbesserung. Die zentrale Kostenposition, der Personalaufwand, wurde durch die Investitionsmaßnahmen jedoch kaum beeinflusst.

Die Gründe hierfür können einmal in dem sehr beschränkten Investitionsmittelvolumen gesehen werden, das der DB nach Abschluß der Ersatzinvestitionen für Kriegsschäden ab 1957 zur Verfügung stand. Für durchgreifende mehrjährige Investitionsprogramme fehlten die finanziellen Möglichkeiten. Betrug 1960 die Brutto-Investitionen der DB mit 2,11 Mrd. DM 25,5% der Gesamterträge (einschließlich Abgeltungsleistungen des Bundes), so zeigten die darauffolgenden Jahre das folgende Bild: 1962 2,88 Mrd. DM bzw. 32,3%; 1964 3,12 Mrd. DM bzw. 30,1%; 1966 1,83 Mrd. DM bzw. 18,2%; 1968 1,94 Mrd. DM bzw. 18,7%; 1970 2,93 Mrd. DM bzw. 21,9%; 1971 3,38 Mrd. DM bzw. 23,5%. Der Wirtschaftsplan für 1973 sieht Bruttoinvestitionen in Höhe von 3,9 Mrd. DM bzw. rd. 22,3% der erwarteten Gesamterträge vor.

1962 machten die Bruttoinvestitionen noch 31,9% der Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung aus. 1972 sank ihr Anteil auf rd. 18,6%.

¹⁾ Hierbei handelt es sich nur um Erträge aus dem Güter- und Personenverkehr ohne staatliche Abgeltungsleistungen.

Weiterhin dienen diese Investitionsausgaben lediglich zu einem geringen Teil dem Ziel, Personal freizusetzen. Nur etwa 10% der Bruttoinvestitionen können überhaupt als Rationalisierungsinvestitionen angesprochen werden. Die künftige Investitionspolitik sollte infolgedessen nicht nur dem Volumen nach verändert, sondern wesentlich verstärkt auf arbeitssparende Rationalisierungsmaßnahmen ausgerichtet werden. Parallel dazu ist stets zu prüfen, ob die Personalintensität nicht durch Veränderungen in der Leistungsstruktur auf wirtschaftlichere Weise als durch Investitionen herabgesetzt werden kann. In der Vergangenheit sind Leistungsumfang und Leistungsstruktur, auch im Vergleich zu ausländischen Eisenbahnunternehmen, unvertretbar stark tabuisiert worden.

Von der DB sind in den vergangenen Jahren mehrere Investitionspläne vorgelegt worden. Zu bemängeln ist, daß diese Planungen keine klare ökonomische Zielfunktion erkennen lassen, sondern häufig unkoordiniert nacheinander entworfen und nebeneinander realisiert worden sind. Nicht zuletzt ist auch die Ursache solcher unbefriedigender investitionspolitischer Verhaltensweisen darin zu sehen, daß von der Bahn versucht wurde, jeweils gerade ausschöpfbare Finanzmittelreservoirs des Bundes in Anspruch zu nehmen, bei denen eine Verausgabung gesetzlich zweckgebunden war. Beispielsweise sei das 250 Mio.-Programm erwähnt, das zu einer hektisch anmutenden Investitionstätigkeit der DB beim Bau von Container-Terminals und Privatgleis-Anschlüssen führte, die sich in vielen Fällen wechselseitig konkurrenzieren.

Zu bemängeln ist, daß die bisherigen Investitionsprogramme der DB keiner allgemein nachvollziehbaren Erfolgskontrolle zugänglich gemacht worden sind. Ein öffentliches Unternehmen, das jährlich 8 Mrd. DM an Steuermitteln beansprucht, sollte sich nicht auf überholte Geheimhaltungsvorschriften berufen können.

Ein erster Schritt zur stärkeren Automatisierung ist die (mit jetzt rd. 1,6 Mrd. DM sehr teuer gewordene) automatische Mittelpufferkupplung, die den Rangierdienst ab 1980 umstellen (Beschleunigung der Waggonumläufe) und Personal einsparen soll. Intensiver als in der Vergangenheit wäre technisch und kostenmäßig zu durchleuchten, ob sich Waggonumstellungen nicht weitestgehend durch den Einsatz von Knotenpunktzügen und eine Ladegutumsetzung vermeiden lassen. Die durch die Finanzmittelknappheit vorwiegend auf Ersatz- und Sicherungsinvestitionen beschränkte Investitionstätigkeit der DB führt bei Verzicht auf umfangreiche arbeitssparende Investitionen zwangsläufig zur Entwertung aller sonstigen Bemühungen zur Konsolidierung des Unternehmens.

5. Als Reaktion auf die Fernstraßenausbaupläne hat die DB ein Infrastrukturausbauprogramm bis 1985 vorgelegt, das u. a. den Neubau von 950 km Schnellfahrstrecken vorsieht. Diese Baumaßnahmen im Gesamtinvestitionswert von 1970 = 31 Mrd. DM bzw. Ende 1972 = 34 Mrd. DM sollen dazu dienen,

- die Betriebsabwicklung auf den überlasteten Nord-Süd-Strecken künftig überhaupt sicherzustellen,
- das qualitative Leistungsbild (Transportzeiten) zu verbessern und
- die Betriebskosten je Transporteinheit zu senken (Verringerung der Umlaufzeiten des rollenden Materials, höhere Zuggewichte usw.).

Der infrastrukturelle Nachholbedarf der DB ist unbestritten. Kritisch ist anzumerken, daß über die wirtschaftliche Effizienz dieser Ausbauplanungen auch in der Fachöffent-

lichkeit praktisch keine Informationen vorliegen. In Anbetracht der von der DB zur Zeit noch nicht aufzubringenden Finanzmittel ist eine Offenlegung erforderlich, um eine sachliche und zeitliche Prioritätenfindung zu ermöglichen. Nicht übersehen werden darf, daß dieses Infrastruktur-Investitionsprogramm kurz- und mittelfristig keine erfolgswirksamen Vorteile bringt.

b) Ausnutzung tarifpolitischer Spielräume

1. Unbestritten kann die DB-Sanierung nicht allein über Tarifierhebungen erreicht werden. Es besteht sogar verbreiteter Konsens darüber, daß die tarifpolitischen Möglichkeiten gegenüber Verbesserungen der Angebotsstruktur und kostensenkenden Rationalisierungen ein vergleichsweise deutlich geringes Gewicht besitzen. Nach Zeitpunkt und Ausmaß adäquate Anhebungen des Tarifniveaus verbunden mit akquisitorisch ausgerichteten Anpassungen der Tarifstruktur sind aber gleichwohl unverzichtbar im Blick sowohl auf den allgemeinen unternehmenspolitischen Auftrag der DB wie im besonderen auch als Bestandteil eines Programms zur Wiedergewinnung des finanziellen Gleichgewichts.

2. Für den *Wagenladungsverkehr* besteht seit der Rahmengenahmung von 1970 weitgehend Tarifsetzungsfreiheit, begrenzt allerdings durch die im Genehmigungsverfahren behinderte Anhebung der Tarife des konkurrierenden Straßengüterfernverkehrs. Trotzdem sind die in diesem Betriebsbereich durchgeführten Preissteigerungen beträchtlich. Die 20% Anhebungsmarge wurde 1970/71 zunächst fast vollständig und dann nach einigen konkurrenzbedingten Abstrichen mit immerhin 17% ausgenutzt. Die daran anschließende zweite 20%-Marge konnte 1972 etwa zu einem Drittel in Anspruch genommen werden. Die Lage darf damit unter den zum Jahreswechsel bestehenden Bedingungen als ausgeschöpft und auf einigen Teilmärkten vielleicht sogar als überzogen gelten. Für die Tarifsteigerungsmöglichkeiten des Jahres 1973 im Rahmen der neuen Margengenehmigung sind neben der konjunkturabhängigen Beschäftigungsentwicklung Zeit und Ausmaß einer RKT-Anhebung (besonders Ausnahmetarife) entscheidend. Realistische Annahmen lassen im Wagenladungsverkehr der DB Mehreinnahmen durch Tarifierhebungen im Umfang von 300 bis 400 Mio. DM erwarten.

3. Die tarifpolitischen Möglichkeiten im hochdefizitären *Kleingüterverkehr* können sinnvoll überhaupt nur im Zusammenhang und als Bestandteil einer ganz einschneidenden Betriebs- und Angebotsreform analysiert werden. Entscheidend ist die Konzentration auf ein echtes und sich selbst tragendes Knotenpunktnetz und die konsequente Verlagerung der Zuführung und Verteilung auf die Straße. Die Betriebs- und Beförderungspflicht sollten dabei ganz abgebaut oder nach ausländischen Vorbildern wesentlich eingeschränkt werden. Als äußerster Kompromiß hätte zu gelten, die genannten Pflichten nach vollzogener Umstellung auf das dann neu konzipierte Knotenpunktnetz zu beziehen. Fühlbare Tarifkorrekturen nach oben sollten dabei z. T. den Abfluß von verlustbringenden Kleinverkehren auf die Straße beschleunigen und entsprechendes Interesse bei der Spedition beleben und zum anderen Teil für den Betrieb des Knotennetzes maximale Deckungsbeiträge erbringen. Die Beistellung dieses Dienstbereiches zur sog. Daseinsvorsorge ist als von der Aufgabe her verfehlt und als reformfeindlich abzulehnen.

4. Im *Fernreiseverkehr* wird die Marktlage weiterhin Tarifierhebungsspielräume bieten, die auch gegen politische Widerstände ausgenutzt werden sollten; denn der Fernreise-

verkehr ist in allen seinen preislich relevanten Bestandteilen den Regeln eines kommerziellen Dienstes zu unterstellen. Der ab Januar 1973 wirksam werdenden Tarifierung kann der Richtung nach zugestimmt werden. Die DB-Erwartung, sich in diesem Bereich Mehreinnahmen von nur 200 Mio. DM erschließen zu können, muß aber als noch nicht voll aussagefähig gelten, weil sie, statt von marktmöglichen Anhebungsspielräumen auszugehen, etliche bestehende oder vermutete politische Restriktionen fortschreibt.

5. Die Preispolitik im *Personennahverkehr* ist durch die Gesamtlage dieses Verkehrsbereichs weitgehend blockiert. Die Zurechnung zur öffentlichen Daseinsvorsorge vermittelt daher den Anschein, daß hier soziale Versorgungsinteressen im Vordergrund stehen. Das ist aber nur bedingt der Fall, selbst unter Einschluß der Sondertarife für den Schüler- und Berufsverkehr. Eine mindestens gleichwertige Rolle spielen die Wettbewerbsstellung zum Individualverkehr und die Probleme bei der Planung und Finanzierung der städtischen und stadtbezogenen Verkehrsinfrastruktur. Die Diskussion der Grundsätze für die Fahrpreisbildung im öffentlichen Personennahverkehr sollte deshalb noch deutlicher und offener als bisher in die Diskussion eines in sich ausgewogenen und auch finanziell tragfähigen Gesamtkonzeptes für die Ordnung oder auch für Ordnungsalternativen des Stadtverkehrs integriert werden. Vorderhand könnten aber schon Tarifierungen im anderthalbjährigen Rhythmus empfohlen werden, die die Entwicklung des Lebenshaltungskostenindex oder, wenn darunter liegend, dem Anstieg der variablen Kosten der Pkw-Nutzung entsprechen.

c) »Normalisierung« der Kapital- und Schuldenstruktur

1. Im Jahre 1971 hatte die DB an Fremdkapitalzinsen den absolut sehr hohen Betrag von 1200 Mio. DM zu zahlen²⁾. Von den Gesamtaufwendungen dieses Jahres waren es 7,1%, von den *Betriebserträgen* (= Erlösen aus verkauften Verkehrsleistungen) 9,5%.

Mit dem Eigenkapital von 18,5 Mrd. DM waren nur 29,8% des aktivierten Sachanlagevermögens gedeckt. Dieser Wert ist im Vergleich zur produzierenden Wirtschaft als sehr niedrig zu bezeichnen. Die langfristigen Verbindlichkeiten der DB erreichten mit 16,2 Mrd. DM 87,6% des Eigenkapitals. Hinzu traten noch 4,9 Mrd. DM sonstiger Verbindlichkeiten.

Die Kapitalstruktur der DB ist wegen der zögernden Kapitalaufstockung durch den Eigentümer Bund für die Unternehmenspolitik als belastend zu beurteilen. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der zukünftigen Investitionspläne, die beim derzeitigen Verschuldungsgrad über eine weitere Fremdmittelaufnahme nicht zu realisieren sind. Weiterhin belastet die inzwischen eingetretene und mittelfristig wohl andauernde Hochzinsphase die DB bei notwendig werdenden Neuverschuldungen zur Finanzierung der Tilgungen.

2. Der Bund beabsichtigt, im Vorgriff auf eine Erhöhung des Eigenkapitals um 12,7 Mrd. DM durch Umwandlung langfristiger Verbindlichkeiten, eine Bereinigung der Kapitalstruktur vorzunehmen. Als erste Maßnahme sollen 1973 die entsprechenden Zinszahlungen (= 837 Mio. DM) vom Bund geleistet werden. Eine Übernahme von rd. 1,3 Mrd. DM Tilgungsverpflichtungen ist in Aussicht gestellt worden.

²⁾ Der Wirtschaftsplan für das Jahr 1973 rechnet mit einer Zinsbelastung von 1,55 Mrd. DM. Die langfristigen Verbindlichkeiten erreichen dann den Wert des Eigenkapitals der DB.

Eine solche Kapitalstrukturveränderung, so notwendig sie ist, wenn man berücksichtigt, daß die gesamten Betriebserträge nur 12,6 Mrd. DM (1971) betragen³⁾, zwingt jedoch zu den folgenden Feststellungen:

- Das Eigenkapital würde mit 31,2 Mrd. DM rd. 50% des aktivierten Sachanlagevermögens decken und damit etwa dem entsprechen, was zahlreiche kapitalintensive Großunternehmen aufzuweisen haben.
- Die Zinsverbindlichkeiten würden auf rd. 370 Mio. DM p. a. bzw. 2,9% der Betriebserträge sinken. Im Vergleich zur kapitalintensiven produzierenden Wirtschaft wäre dies ein sehr günstiger Wert.
- Durch einen fehlenden Zwang zur Eigenkapitalverzinsung wird das im Sachanlagevermögen gebundene Kapital künstlich verbilligt, es erfolgt insoweit eine globale Subvention in Höhe von rd. 2,2 Mrd. DM, die finanz- und wettbewerbspolitisch nicht übersehen werden darf.

3. Als Sonderproblematik ist noch die Verlustvorfinanzierung durch die DB von mittlerweile rd. 3 Mrd. DM zu erwähnen, die sich allerdings durch die angekündigte Rückzahlung aus Haushaltsmitteln ab 1973 entschärft. Es ist anzustreben, mit der Eigenkapitalaufstockung durch den Bund und eine spezifiziertere Unterscheidung von unternehmerischen und öffentlichen Leistungsbereichen die Frage einer dann noch notwendigen Verlustfinanzierung zu Lasten der DB zu beantworten, zumal Eigenkapitalaufstockung, intensiviertere staatliche Lastenbeteiligung an im öffentlichen Interesse erbrachten Leistungen und weitere Verlustfinanzierung durch die allgemeinen Haushalte sich ausschließen.

Eine durch Eigenkapitalaufstockung bereinigte Kapitalstruktur der DB ermöglicht dann die Aufnahme weiterer Fremdmittel zur Verstärkung der Rationalisierungsinvestitionen, zu denen im Grunde auch die Infrastrukturbaumaßnahmen zählen. Hieraus folgt jedoch die Konsequenz, daß die dann anfallenden Zins- und Tilgungszahlungen aus den Betriebserträgen der DB erwirtschaftet werden müssen. Zusätzlich müßten dann ebenfalls noch die Eigenkapitalzinsen in Ansatz gebracht werden.

4. Im Zeitraum von 1962 bis 1972 hat die DB ihre der Höhe nach nicht ausreichenden Bruttoinvestitionen rechnerisch nur zu 41% aus eigenen Mitteln finanzieren können. Hierbei ist zu beachten, daß die in den Gewinn- und Verlustrechnungen ausgewiesenen Abschreibungen wegen der defizitären Jahresergebnisse nicht voll als verdient angesetzt werden dürfen. 1971 erreichten diese buchmäßigen Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen 39% der Bruttoinvestitionen, 1972 rd. 43%. Der Wirtschaftsplan für 1973 rechnet mit einem Wert von etwa 41%.

d) Ökonomische Fundierung der öffentlichen Auflagen und ihrer Bemessung sowie die mittelfristigen Vorgaben für erfolgswirksame Bundesleistungen

1. Neben der Normalisierung der Kapital- und Schuldenstruktur sowie der Einleitung arbeitssparender Rationalisierungs- und ertragssichernder Ergänzungsinvestitionen in die Infrastruktur der DB kommt der ökonomischen Fundierung der öffentlichen Auflagen an das Unternehmen eine entscheidende Bedeutung zu. Ihre rechnermäßige

³⁾ Betriebserträge entsprechend dem Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung der DB, d. h. einschließlich von Ausgleichszahlungen des Bundes in Höhe von 1,068 Mrd. DM.

Abgrenzung ermöglicht es der Unternehmensleitung, in den sog. Wettbewerbsbereichen eine marktorientierte Preis- und Kapazitätspolitik zu betreiben. Gleichzeitig müßte aber die Übernahme der durch öffentliche Auflagen entstehenden Kosten und Erlösausfälle durch die öffentliche Hand für die DB die unabdingbare Verpflichtung schaffen, die bilanziellen Jahresfehlbeträge kurzfristig zu vermindern und mittelfristig, d. h. etwa bis 1978, zu beseitigen. Nach 1980 sollte eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals zwingend werden.

2. Die Gefahr einer solchen rechnungstechnischen Erfassung und globalen erfolgswirksamen Ausgleichung von Belastungen aus öffentlichen Auflagen liegt darin, daß außer bilanzkosmetischen Lastenverschiebungen von der Gewinn- und Verlustrechnung der DB auf den Bundeshaushalt keine substantiellen Effekte wirksam werden.

Bei den abgeltungspflichtigen Leistungen der DB kann es sich nur um den öffentlichen Personennahverkehr und gegebenenfalls um einige raumordnungs- bzw. regionalpolitisch begründete Schienenverkehre im Stückgutbereich handeln.

Beim Personennahverkehr empfiehlt sich ein globaler »Abkauf« der politisch in Qualität und Umfang als erforderlich gehaltenen Verkehrsleistungen bei gleichzeitiger Preisfestsetzung durch die öffentliche Hand (vgl. dazu auch Kap. III b). Schwierigkeiten wird die Berechnung der Ausgleichszahlungen bereiten, die sich als Differenz zwischen den vereinnahmten Beförderungsentgelten und bestimmten Kostenwerten ergibt. Neben den direkt zurechenbaren Einzelkosten muß eine Konvention über die Höhe der anzusetzenden Deckungsbeiträge zu den gemeinsamen Kosten von Verkehrswegen und Verkehrsbetrieben erarbeitet werden. Bei den wegen tarif- oder kapazitätspolitischer Auflagen gegen das Unternehmensinteresse verstößenden Stückgutverkehren auf der Schiene, die generell nicht dem öffentlichen Daseinsvorsorgebereich zuzurechnen sind, muß hingegen von globalen Ausgleichszahlungen zugunsten spezieller Einzelerstattungen abgegangen werden.

3. Für sonstige Wegekosten-Ausgleichszahlungen entfällt eine ökonomische Begründung. Der Hinweis auf die Kostenunterdeckung bei der Binnenschifffahrt trifft zwar prinzipiell zu, sollte jedoch keinesfalls dazu benutzt werden, diesen bei den Wasserstraßen durch historische Traditionalismen und verkehrs- und integrationspolitische Tabus völlig unbefriedigenden Sachverhalt auf andere Verkehrsträger zu übernehmen. Es kann nicht darum gehen, etwa die DB zur Gleichstellung mit der Binnenschifffahrt um rd. 540 Mio. DM p.a. zu entlasten, sondern nur darum, den Wegekostendeckungsgrad bei den Wasserstraßen anzuheben.

Im Verhältnis zum wettbewerbsspolitisch wesentlich bedeutsameren Straßengüterverkehr stellen die Wegekosten keinen Diskussionsgegenstand dar, da der Kraftverkehr global die ihm zurechenbaren Wegeausgaben deckt und es keine beweiskräftigen Anhaltspunkte dafür gibt, daß der LKW-Verkehr von den Wegekosten her irgendwie durch das gegenwärtige Abgabensystem begünstigt wird.

4. Nach Durchführung

- der Eigenkapitalaufstockung,
- der globalen Übernahme des Personennahverkehrs (bei Ausnutzung politisch möglicher und wirtschaftlich vertretbarer Tarifspielräume) sowie
- der Umstrukturierung des Stückgutverkehrs im Sinne einer weiteren Reduktion der

Zahl der Verladestellen durch Intensivierung der Kooperation mit der Kraftwagenexpedition und durch entsprechende tarifpolitische Maßnahmen zur Förderung der Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße im Kleingutverkehr

beschränken sich die erfolgswirksamen Bundesleistungen auf einen Betrag von rd. 1.680 Mio. DM p. a.. Sie setzen sich zusammen aus Beiträgen zu den Versorgungslasten der DB (rd. 1.400 Mio. DM)⁴⁾, Beteiligungen an Baumaßnahmen bei höhengleichen Kreuzungen mit Kraftfahrzeugstraßen (rd. 200 Mio. DM) und Zuschüssen zu den Kindergeldzahlungen bei Arbeitern und Angestellten (rd. 80 Mio. DM). Hinzu treten spezifische Ausgleichszahlungen für Auflagen aus allgemeinen staatspolitischen, regional-, raumordnungs- oder militärpolitischen Überlegungen, die nachweislich die Kosten- oder Ertragslage im Wagenladungs- oder Personenfernverkehr wie auch im Stückgutverkehr ungünstig beeinflussen.

5. Die Neuformulierung des Unternehmenszieles der DB und der spezifischen Unternehmensaufgaben hat durch ein materiell wesentlich umgestaltetes Bundesbahngesetz zu erfolgen, in dem auch eine neutrale Beurteilungs- und Schiedsinstanz für die Quantifizierung der Kosten- und Ertragspositionen im Bereich der sog. Daseinsvorsorge (Personennahverkehr) und bei weiteren Auflagen im Stückgut-, Wagenladungs- und Personenfernverkehr zu verankern ist.

Neben der unbedingten kaufmännischen Verantwortlichkeit der Dispositionsorgane der DB für die Kosten- und Ertragsentwicklung sowie die Investitionspolitik in den Leistungsbereichen des Wagenladungs-, Stückgut- und Personenfernverkehrs sollte die uneingeschränkte Verpflichtung zur Kostenminimierung bei qualitativ den Markterfordernissen angepaßter Angebotsstruktur in sämtlichen Tätigkeitssparten betont werden, um den notwendigen Rationalisierungsprozeß auch juristisch abzusichern.

Daß hierfür die zu erwartenden schwerwiegenden Probleme einer für den DB-Bereich von verschiedenen Seiten angestrebten paritätischen Mitbestimmung bei sämtlichen Unternehmensentscheidungen nicht beseitigt werden können, sei ausdrücklich betont. Verhinderte Rationalisierungsmaßnahmen mit personalkostenmindernder Wirkung gefährden in hohem Maße alle Erfolgsaussichten einer DB-Reform, deren essentieller Bestandteil sie sein müssen.

6. Nach Durchführung der Strukturveränderungen im DB-Bereich sollte geprüft werden, ob die langfristigen Investitionsprogramme im Infrastrukturbereich nicht ganz oder zu wesentlichen Teilen vom Unternehmen selbst zu finanzieren sind, wobei dem Bund die Aufgabe einer Vorfinanzierung mit zeitlich begrenzter Übernahme von Teilen der Zinsverpflichtungen zufallen könnte.

IV. Bund, Bundesbahn und Verkehrssystem

1. Für die Wirtschafts- und Finanzkrise der DB bildet der Zwiespalt in der Zielsetzung die entscheidende tiefere Ursache. Die Eisenbahn ist einerseits wie ein Wirtschaftsunternehmen zu führen, sie stellt andererseits aber ein Instrument der Politik und ein Feld direkter und indirekter politischer Einflußnahme dar. Dies folgt teilweise aus dem unpräzisen und in den Teilzielen latent widersprüchlichen Gesetzauftrag. Gleiches

⁴⁾ Wegen der globalen Ermittlung dieses Betrages besteht hier der Verdacht einer Überhöhung und damit einer verschleierte Subventionierung.

Gewicht haben aber faktische Abhängigkeiten mit Zwängen zu unternehmenspolitisch schlechten Kompromissen, die unter anderem wieder aus der Schwäche der Position finanzieller Zuschußbedürftigkeit resultieren. Auch die gewerkschaftliche Machtstellung spielt dabei eine wesentliche Rolle.

Für die Ernsthaftigkeit und Erfolgsaussichten jedes Reformprogramms hat deshalb als Prüfstein zu gelten, ob für die DB die Möglichkeiten und Leistungszwänge einer selbstverantwortlichen Unternehmensführung hergestellt werden. Die Übernahme von Leistungen im öffentlichen Interesse ist damit vereinbar, wenn eine wirtschaftliche Auftragserteilung und ein entsprechender Vergütungsmodus eingehalten werden.

Die Klärung des Zielauftrags und eine Sicherung der unternehmenspolitischen Autonomie setzen auf die Dauer Änderungen des Bundesbahngesetzes voraus. Die schnell erforderliche Kurskorrektur ist jedoch auch schon auf der Basis des geltenden Gesetzes möglich, wenn ein entsprechender verkehrspolitischer Konsens hergestellt wird. Eine solche Programmbindung sollte sofort als Teil eines Sanierungsplans erfolgen. Die Arbeiten an einer Novellierung des Bundesbahngesetzes könnten sich dagegen, vor allem wegen der Mitbestimmungsprobleme, noch über mehrere Jahre hinziehen.

2. Die Notwendigkeit einer gründlichen Überprüfung und Umgestaltung der gegenwärtigen Leistungsstruktur der DB läßt sich auch daraus ableiten, daß die Entwicklung und das Niveau der Arbeitsproduktivität bei der Bundesbahn im Vergleich zu anderen europäischen Eisenbahnen ungünstige Werte aufweisen. Im Zeitraum von 1960 bis 1971 stieg die Zahl der geleisteten Verkehrseinheiten (Summe aus Personen- und Tonnenkilometern) je Beschäftigten bei den Französischen Staatsbahnen um 45 %, bei den Britischen Eisenbahnen um 102 %, bei den Schwedischen Staatsbahnen um 89 % und bei den Niederländischen Eisenbahnen um 12 %. Die Deutsche Bundesbahn verzeichnete hingegen nur einen Anstieg um 41 %. Bei einem Vergleich mit den Niederländischen Eisenbahnen ist zu berücksichtigen, daß das Produktivitätsniveau hier 1960 um 82 % und 1971 noch immer um 45 % über dem entsprechenden Produktivitätsniveau der DB lag.

3. Ein Programm zur finanziellen Sanierung der DB muß in Ausrichtung auf die geforderte unternehmenspolitische Zielvorgabe eine Vielzahl von Einzelaktivitäten umfassen. Das größte und für den nachhaltigen Erfolg ausschlaggebende Gewicht kommt dabei den in der Investitionsplanung mittel- und längerfristig angelegten Strategien zu, die qualitative Verbesserungen der Leistungsstruktur mit arbeitssparenden technischen und organisatorischen Fortschritten verbinden müssen. Es ist deshalb absolut notwendig, die große Bedeutung gerade der Investitionsvorhaben zu betonen. Um dabei aber die nach dem gegenwärtigen Überblick bestehenden sachlichen und zeitlichen Möglichkeiten nicht aus dem Auge zu verlieren, ist es jedoch ebenfalls erforderlich, der Meinung entgegenzutreten, daß durch die geplanten investitionspolitischen Maßnahmen schon in den nächsten Jahren auf die Ergebnisrechnung der DB durchschlagende Erfolge erzielt werden könnten.

Was dabei zunächst die laufenden Investitionen zur Unterstützung des Wagenparks betrifft, so sind sie als Anpassung an die Nachfrage und damit zur Verteidigung von im Wettbewerb umstrittenen Marktanteilen erforderlich; der im Ertragsbild ausweisbare Besserungseffekt ist aber gering, zumal die Waggonpezialisierung oft mit tendenziell ungünstigeren Umlaufzeiten verbunden ist. Selbst die seit langer Zeit diskutierte Einführung der automatischen Kupplung kann für sich gesehen nach den Maßstäben einer

Rentabilitätsanalyse keine durchschlagende Verbesserung erbringen; gleichwohl und trotz der sich auf 2 Mrd. DM zubewegenden Investitionsschätzung erscheint die Umstellung aus personalpolitischen Gründen erwünscht und im Hinblick auf die daran anschließenden Möglichkeiten zu umfassender Automation erforderlich. Das Ziel dürfte aber kaum vor 1980 erreichbar sein.

Der für eine nachhaltige Steigerung der Ertragskraft relevante Teil der Investitionstätigkeit muß deshalb ganz überwiegend bei den die Infrastruktur betreffenden Projekten gesucht werden. Die Planung und Abwicklung des Gesamtprogramms vorgesehener Streckenneubauten (13 Mrd. DM) sowie Strecken- und Stationsumbauten (17 Mrd. DM) zielen aber auf den späten Termin des Jahres 1985. Wichtiger noch ist die Aussicht, daß bis 1980 so gut wie keine nennenswerten Kapazitätsausweitungen mit Rationalisierungseffekten erreichbar sein dürften.

Für das kommende Jahrzehnt ist deshalb beim Schienenverkehr mit Engpaßbildungen zunehmenden Ausmaßes zu rechnen, welche die weitere Aufnahmefähigkeit der Eisenbahn in den wachstumsbedeutenden Relationen begrenzen. Verglichen mit der Gesamtentwicklung der Verkehrsleistungen kann das Leistungsvolumen der DB im mehrjährigen Durchschnitt nur deutlich unterproportional mitsteigen. Tritt keine einschneidende Änderung in der räumlichen und zeitlichen Belastungsstruktur ein, was eher als das Gegenteil zu erwarten ist, so besteht für spürbare Straßenentlastungseffekte nicht einmal die Voraussetzung wirtschaftlich disponibler Freikapazitäten. Diese Aussage muß selbst dann noch als wahrscheinlich gelten, wenn eine konsequent betriebsökonomisch ausgerichtete Angebotspolitik durchgesetzt werden kann, bei der mit dem Abstoßen verlustträchtiger Verkehre einige Kapazitätsspielräume gewonnen werden können. Reserven dieser Art können in Einzelfällen durchaus wichtig sein; sie dürften aber insgesamt ein zum Ausgleich der Engpaßlagen ausreichendes Volumen kaum erreichen. In diesem Zusammenhang empfiehlt es sich generell, zwischen technisch möglichen und wirtschaftlich nutzbaren Kapazitätsreserven zu unterscheiden. Es mag immer noch Möglichkeiten geben, Züge über Umwege zum Ziel zu dirigieren. Steigende Beförderungs- und Umlaufzeiten schließen aber das Erreichen wettbewerbsfähiger Leistungsstandards aus. Ökonomisch relevant können deshalb nur solche Kapazitätsreserven sein, deren Nutzung mit einer Anhebung des akquisitorischen Potentials der DB Hand in Hand geht.

4. Bei Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Leistungs- und Kostenstruktur der Deutschen Bundesbahn und bei Berücksichtigung der in den kommenden Jahren zu erwartenden Preisniveausteigerungen und Tariflohnerhöhungen einerseits und der Preiserhöhungsspielräume im Güter- und Personenverkehr andererseits führt eine vorsichtige Vorauschätzung der gesamten finanziellen Staatsleistungen für die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1980 zu einem Wert von etwa 14,5 bis 15,0 Mrd. DM. Bei einer im wesentlichen unveränderten Leistungs- und Kostenstruktur der Eisenbahn werden die Staatsleistungen sich von 1973 bis 1985 zu einem Gesamtwert von rd. 165 Mrd. DM summieren. Diese Zahlen sind vor dem Hintergrund der unter anderem vom *Ifo-Institut* prognostizierten Entwicklung der Verkehrsanteile zu sehen, die sich für den gesamten Eisenbahnverkehr weiter rückläufig gestalten werden⁵⁾.

5) Nach der *Ifo*-Prognose wird der gesamte Eisenbahnverkehr 1980 nur noch einen Anteil von 37,3 % am Güterverkehrsvolumen (in Tonnen) in der BRD aufweisen gegenüber 45,1 % im Jahre 1969. Vgl. *Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung*, Die voraussichtliche Entwicklung der Nachfrage nach Gütertransporten in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1980, München 1970.

5. Die Grundsätze funktionsfähigen Wettbewerbs und mit ihnen die Befähigung zu unternehmerisch-marktwirtschaftlichem Verhalten sind unteilbar. Maßnahmen des Flankenschutzes zugunsten der Bahn, die den Marktzutritt und die Betätigung von konkurrierenden Verkehrsträgern einschließlich des Werkverkehrs beeinflussen und mindestens partiell einschränken, müssen deshalb nach den Kriterien höchsterreichbarer qualitativer und kostenmäßiger Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems insgesamt beurteilt werden. Nachhaltige Verbesserungen der Angebotsstrukturen und der Arbeitsteilung verdienen dabei Vorrang gegenüber Kurzeffekten. Bewertungsbasis für das Leistungspotential ist dessen Geeignetheit für die Zwecke der Verkehrsleistungsnutzer, die mit ihren Wahlentscheidungen die Verkehrsteilung bewirken.

Summary

The authors first examine the Federal Railway reform policy aims as represented by putting the German Federal Railway on a healthy financial basis. Comment on the economic results shown by the Federal Railway, substantiated on an empirical basis, follows with differentiated evaluation according to the various capacity ranges. Groups of concrete problems are employed to illustrate starting-off points for rationalisation efforts to reduce costs and the same method applies to structural improvements. Opportunities for exploiting room to manoeuvre with regard to wage policy are reviewed in the light of legal stipulations and the competitive position of the German State Railway compared to other carriers. A »normalisation« of the capital and dept structure of the Federal Railway and economic justification and determination of the public requirements together with presetting the payment of reimbursements are further elements of the economic rehabilitation programme to be watched. An analysis of the interdependences of the Federal Government, the Federal Railways and the traffic system make up the conclusion with concrete recommendations on reform – also applying to future development – being derived therefrom.

Résumé

Les auteurs examinent tout d'abord le but de la réforme de la politique dans le chemin de fer fédéral; ce but se présente dans un assainissement économique du chemin de fer fédéral allemand, la DB. Il se rattache à une prise de position, justifiée d'une façon empirique, sur le résultat économique de la DB, un jugement différencié selon les différents rayons d'action s'ensuivant. Des points de départ pour des assainissements réduisant les frais et des améliorations structurelles sont montrés à l'aide de complexes concrets de problèmes. Les possibilités d'exploitation de tolérance dans la politique tarifaire sont contrôlées en tenant compte des prescriptions légales et de la situation concurrentielle de la DB vis-à-vis des autres supports du trafic. Comme autres éléments d'un programme d'assainissement, il faut tenir compte d'une »normalisation« de la structure du capital et des dettes de la DB et d'une motivation économique et d'une estimation des charges publiques ainsi que de l'handicap pour les services de paiement correspondants. Une analyse des interdépendances de la République fédérale, du chemin de fer fédéral et du système de trafic forme la conclusion, en en déduisant aussi des recommandations concrètes de réforme en vue du développement futur.

Unerwartet verschied am 19. Dezember 1972

DR. HANS DIETER BÖGEL

im Alter von nur 43 Jahren. Der Tod riß ihn aus einem gefüllten, dem Beruf und der Familie dienenden Leben. Dr. Bögel war von 1956 bis 1969 Mitarbeiter am Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln. Als Schriftleiter betreute er die Zeitschrift für Verkehrswissenschaft in der Zeit von 1961 bis 1968. Anschließend wechselte er in die Verkehrsabteilung des Innenministeriums des Landes Baden-Württemberg, wo er sich mit seinem Einsatz und dem Gewicht des wissenschaftlich geschulten Fachmanns einen ausgezeichneten Ruf verschaffen konnte.

Die Verkehrswissenschaft verdankt Dr. Bögel eine Reihe von wichtigen Beiträgen, von denen die Studien zur Erfassung und wirtschaftlichen Bewertung der Verkehrsunfallfolgen grundlegende Bedeutung erlangten. Bekannte und Kollegen werden ihm für immer ein ehrendes Andenken bewahren.

Professor Dr. Rainer Willeke