

DDR-Wirtschaftssystem: Kontrollmechanismen erneut verschärft	267
Bessere Wettbewerbsposition der Deutschen Bundesbahn durch die Neu- und Ausbau- strecken im Personenfernverkehr	272

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 21/82

Berlin

27. Mai 1982

49. Jahrgang

Stapfen

DDR-Wirtschaftssystem: Kontrollmechanismen erneut verschärft

Beschleunigung des wirtschaftlichen Wachstums, Abbau der außenwirtschaftlichen Belastung und weitere kontinuierliche Steigerung des Lebensstandards sind die ehrgeizigen Ziele der DDR für die erste Hälfte der achtziger Jahre. Den insgesamt schwieriger werdenden Wachstumsbedingungen soll mit einer neuen Konzeption Rechnung getragen werden. Die „ökonomische Strategie für die 80er Jahre“ nennt insbesondere: Intensivierung der Produktion, Steigerung der Produktivität, Verbesserung der Kosten-Ertragsrelation und – nicht zuletzt – eine neue Qualität in der Durchsetzung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts.

Die programmatischen Leitlinien der ökonomischen Strategie haben inzwischen zu zwei wichtigen Beschlüssen des Politbüros der SED geführt. Beide sind, wie fast alle Politbürobeschlüsse, unveröffentlicht geblieben, wurden aber in der Wirtschaftspresse der DDR erwähnt¹. Sie betreffen die Verbesserung der wirtschaftlichen Rechnungsführung und die Qualifizierung der Leitung und Planung von Wissenschaft und Technik. Ihre konkrete Ausformung fanden die Beschlüsse in einer Fülle von Gesetzen und Verordnungen, die seit Beginn des Jahres 1982 erlassen worden sind.

Materialeinsparungen

„Sparsamkeit als Prinzip sozialistischen Wirtschaftens“ gehört seit langem zum häufig verwendeten Schlagwort. In ausführlichen Berechnungen wird nachgewiesen, welche Reserven an zusätzlicher Produktion durch die sparsamere Verwendung von Ma-

terial zu erschließen wären, daß der spezifische Verbrauch volkswirtschaftlich wichtiger Rohstoffe und Energieträger zu hoch sei und das Masse-Leistungs-Verhältnis verbessert werden müsse. Jetzt haben diese Appelle aber eine neue Qualität bekommen. Während z. B. im Fünfjahrplan 1976 bis 1980 für die Senkung des spezifischen Verbrauchs wichtiger Rohstoffe eine jährliche Rate von 3 vH angestrebt worden war, sieht der Fünfjahrplan 1981 bis 1985 eine Verdoppelung auf 6 vH vor. Das wirtschaftliche Wachstum soll mithin bei leicht sinkendem Einsatz von Rohstoffen erreicht werden.

Im Bereich der „güterwirtschaftlichen Planung“ dienen diesem Ziel die Veränderung der Leistungsmessung und die weitere Ausgestaltung der materiellen Bilanzierung. Seit Frühjahr 1980 gehören zu den grundlegenden Kennziffern der Planung und Leistungsmessung außer der „industriellen Warenproduktion“ die „Nettoproduktion“ und die „Grundmaterialkosten je 100 Mark Warenproduktion“. Ende 1981 und Anfang 1982 hat der Ministerrat der DDR außerdem Beschlüsse zur Verbesserung der Bilanzierung gefaßt². Die volkswirtschaftlich wichtigen Güter werden auf jeder Stufe der Produktion mit Bilanzen erfaßt und mit Hilfe von Normen und Nor-

¹ Vgl. Harald Rost (Stellv. Vorsitzender der Staatlichen Plankommission): Zur Vervollkommnung der wirtschaftlichen Rechnungsführung. In: Die Wirtschaft. Nr. 2/1982, S. 8 f. und Fritz Haberland (Zentralinstitut für sozialistische Wirtschaftsführung beim ZK der SED): Ansprüche an Leitung und Planung Wissenschaft und Technik. In: Die Wirtschaft. Heft 3/1982, S. 5 f.

² Vgl. Harald Rost: Zur Vervollkommnung der materiellen Bilanzierung. In: Die Wirtschaft. Nr. 4/1982, S. 17.

mativen zugeteilt. Die Entscheidung über wichtige Bilanzen ist jetzt noch stärker dem Ministerrat und der Staatlichen Plankommission übertragen worden.

Alle Neuerungen haben zum Ziel, die planungstechnischen Regelungen stärker in der Ertragsrechnung der Betriebe zu verankern oder — wie es in der Sprache der DDR heißt — die güterwirtschaftliche Planung mit der monetären Planung zu verzahnen. Die Neuregelungen verknüpfen die Planaufgaben für den Materialeinsatz unmittelbar mit den betriebswirtschaftlichen Kategorien. Damit sollen die Ausweichmöglichkeiten der Betriebe verringert, die betrieblichen Fonds enger mit der Kosten- und Ertragsrechnung verbunden und die Betriebe auch von ihrer eigenen Interessenlage her veranlaßt werden, die staatliche Planung auf dem Gebiet der Materialeinsparung ernst zu nehmen.

Im Mittelpunkt dieser Regelungen steht die „Verordnung über die weitere Vervollkommnung der wirtschaftlichen Rechnungsführung auf der Grundlage des Plans“³. Die „wirtschaftliche Rechnungsführung“ ist eine grundlegende Kategorie der „sozialistischen Betriebswirtschaft“, die in ihren Funktionen und Postulaten die Gesetze des Sozialismus auf der Betriebsebene wirksam machen soll. Sie geht über die betriebliche Kostenrechnung hinaus und schließt eine Vielzahl von DDR-spezifischen Regelungen ein (zweckgebundene und stimulierende betriebliche Fonds).

Die neue Verordnung hat fünf wesentliche Abschnitte:

- Kostenplanung,
- wissenschaftlich-technischer Fortschritt und Investitionen,
- Gewinnabführung, Fondsbildung, Kredit und Zins,
- Industriepreise,
- Außenwirtschaft.

Die wichtigsten Maßnahmen zielen auf die Verbesserung der *Kostenplanung*. Die Verbindlichkeit des Kostenplans soll erhöht werden, die im Jahresplan festgelegte Kennziffer Kosten je 100 Mark Warenproduktion wird zum entscheidenden Kostenlimit der Betriebe. Die Betriebe können nicht mehr — wie bisher — durch Veränderung des Sortiments dieses Kostenlimit automatisch nach oben korrigieren; mit den neuen Regelungen wird dies ausdrücklich ausgeschlossen. Bei Kostenüberschreitungen wird die eigenverantwortliche Verwendung bestimmter betrieblicher Fonds gesperrt. Ferner müssen in Kostenrapporten vor dem jeweils übergeordneten Organ die Ursachen der überhöhten Kosten und die Möglichkeiten zu ihrer Überwindung erläutert werden. Ausführliche Vorschriften gelten der Verbesserung von Kostenanalysen, der Kostenarten-, Kostenstellen- und Kostenträgerrechnung.

Im Planungsbereich *Wissenschaft und Technik* müssen Ziele und Kriterien genau formuliert und eingehalten werden. Alle durchzuführenden Aufgaben sind ausführlich zu dokumentieren (Pflichtenheft). Im Plan ist der Aufwand dem erwarteten Ertrag und Nutzen gegenüberzustellen. Die Finanzierung von Forschung und Entwicklung soll aufgabenbezogen sein. Auch für die Investitionen müssen Kennziffern und Normative festgelegt werden. Voraussetzung für Investitionen ist eine Grundsatzentscheidung der Zentrale⁴. Die Staatsbank und die staatliche Finanzrevision üben die Kontrolle aus.

Eine einschneidende Neuregelung besteht darin, daß die Betriebe die geplante *Gewinnabführung* an den Staatshaushalt auch dann einhalten müssen, wenn der erreichte Nettogewinn unter dem Planansatz geblieben ist. Die Betriebe sind dann gezwungen, eigene Fonds anzugreifen oder sogar Kredite aufzunehmen. Gleichzeitig soll der Zusammenhang zwischen den Fonds und der Kostenentwicklung der Betriebe verstärkt werden. Bei stärkerer Kostensenkung und daraus folgendem höheren Gewinn gibt es zusätzliche Möglichkeiten der Zuführung zum Prämien- und Leistungsfonds. Die finanzielle Bewegungsfreiheit der Betriebe wird weitgehend eingeschränkt: Die Zuführungen zu den verschiedenen Fonds auf Sonderbankkonten müssen in monatlich gleichen Beträgen erfolgen, so daß die Betriebe keine Möglichkeit mehr haben, zeitweilig freie Mittel zum Ausgleich von Unplanmäßigkeiten zu nutzen. Zahlreiche Regelungen sollen sichern, daß Umlaufmittel und Bestände an Material und Erzeugnissen nicht über das unbedingt notwendige Maß hinausgehen.

Mit der Festsetzung von *Industriepreisen* sollen die Betriebe an der Erhöhung des Veredelungsgrades der Erzeugnisse stärker interessiert werden, indem Zuschläge zum Industriepreis bei hochveredelten Erzeugnissen und Abschläge bei ungenügendem Veredelungsgrad vorgenommen werden.

Auf dem Gebiet der *Außenwirtschaft* sind bereits im Zuge der Kombinatbildung wesentliche organisatorische Änderungen durchgeführt worden⁵. Die

³ GBl. der DDR, Teil I/1982, S. 85 ff. Vergleiche hierzu auch Kurt Erdmann: Neue betriebswirtschaftliche Grundsatzregelungen. In: Deutschland Archiv. Heft 4/1982, S. 401 ff.

⁴ Verordnung über die Vorbereitung von Investitionen, GBl. der DDR, Teil I/1978, S. 251 ff.

⁵ Vgl. Hannsjörg Buck: Erhöhung der Außenhandels-effizienz der DDR durch Unternehmenskooperation zwischen Ost und West und Umbau der Außenhandelsorganisation? Zur Krise der Außenwirtschaft der DDR, ihren Ursachen und den Möglichkeiten zu ihrer Überwindung. Hrsg.: Gesamtdeutsches Institut — Bundesanstalt für gesamtdeutsche Aufgaben. Bonn, Juli 1979 sowie Maria Haendcke-Hoppe: Die Umgestaltung des Außenhandelsapparats in der DDR. In: Deutschland Archiv: 4/1981, S. 378 ff.

jetzt erlassenen Regelungen sehen vor, für hohe Exportleistungen zusätzliche Prämien zu gewähren. Außerdem sind die Kombinate — über die ihnen bereits übertragenen Außenhandelsaufgaben hinaus — nunmehr auch für die planmäßigen Valutaeinnahmen aus dem Export in das nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet verantwortlich. Diese Valutaeinnahmen sind von 1982 an staatliche Plankennziffern. Der in diesem Zusammenhang erwähnte „Valutafonds der Kombinate“ wird in Entstehung und Verwendung leider nicht erläutert. Die Ergebnisse aus dem Export werden in das einheitliche Betriebsergebnis einbezogen. Auf der Importseite wird vorgeschrieben, daß bei den meisten Importgeschäften die Zustimmung der Banken notwendig ist.

Wissenschaft und Technik

Die entscheidende Möglichkeit zur Einsparung von Energie und Material liegt in der raschen Verwertung der Ergebnisse von Wissenschaft und Technik; die Möglichkeiten moderner Technologie sollen außerdem zu beschleunigtem wirtschaftlichen Wachstum und zu erhöhten Exporterfolgen genutzt werden. Rationalisierung, Einführung der Mikroelektronik sowie Robotertechnik und hohe Veredelung der Erzeugnisse sind geradezu zum Schlüsselbegriff für die weitere wirtschaftliche Entwicklung geworden.

Auf der 3. Sitzung des ZK der SED im November 1981 wurde der grundlegende Beschluß des Politbüros zur weiteren Qualifizierung der Leitung und Planung von Wissenschaft und Technik erwähnt. Die Äußerungen im Bericht des Politbüros und im Diskussionsbeitrag des Ministers für Wissenschaft und Technik deuten darauf hin, daß auch auf diesem Sektor an stärkere Eingriffsrechte und Kontrollmechanismen der Wirtschaftsführung gedacht ist. Dagegen hat es den Anschein, daß — trotz der wichtigen Rolle von Forschung und Entwicklung im Rahmen der ökonomischen Strategie der 80er Jahre — die Kapazitäten nicht erweitert werden sollen⁶. Effizienzsteigerung der vorhandenen Ressourcen ist also auch auf diesem Gebiet die vordringliche Forderung.

Wie bereits aus dem entsprechenden Abschnitt in der „Verordnung zur Vervollkommnung der wirtschaftlichen Rechnungsführung auf der Grundlage des Plans“ hervorgeht, sind auf dem Gebiet von Wissenschaft und Technik die Kosten-Nutzenrelationen von den Betrieben genau zu quantifizieren. Weitere Forderungen sind

- exakte Ableitung der Ziele aus den Planvorgaben, also auch hier die Verzahnung der staatlichen Aufgaben mit den betrieblichen Vorhaben,
- Verkürzung der Bearbeitungs- und Überleitungszeiten,

- Zunahme der Bedeutung der Staatsaufträge,
- Leistungs- und Effektivitätsnachweise der Betriebe bei gleichzeitiger streng aufgabenbezogener Finanzierung aller Vorhaben und
- Stimulierung hoher Leistungen durch aufgabengebundene Leistungszuschläge und Zielprämien.

Die größere Bedeutung der Planung von Wissenschaft und Technik und der gewachsene Einfluß der Wirtschaftsführung auf diesem Gebiet geht aus einer Ergänzung zur Planungsordnung hervor⁷:

- Die Planentwürfe für Wissenschaft und Technik sind vor den anderen Teilen des Volkswirtschaftsplans auszuarbeiten und einzureichen.
- Um das Durchgriffsrecht der Wirtschaftszentrale gegenüber den Kombinat zu stärken, erhalten diese neben den Planaufgaben des Fünfjahrplans „zusätzliche Orientierungen“ für Forschung und Entwicklung vor allem zur „Erhöhung der Exportwirksamkeit“. Sie werden (von 1984 an) für drei Jahre im voraus von den übergeordneten Organen herausgegeben.
- Die Planentwürfe der direkt unterstellten Kombinate sind unter persönlicher Leitung des Ministers zu beraten. Wie schon seit Jahren wird die vorrangige Ressourcenzuteilung hervorgehoben.

Außerdem soll die Rolle der „Staatsaufträge Wissenschaft und Technik“ künftig verstärkt werden. Staatsaufträge werden für alle von der Wirtschaftszentrale für besonders wichtig gehaltenen Forschungsvorhaben erteilt, etwa im Zusammenhang mit Mikroelektronik und Robotertechnik, aber auch für bestimmte volkswirtschaftliche Strukturveränderungen. Dieses planungstechnische Instrument gibt es schon seit längerem; es ist jetzt durch einen besonderen Beschluß geregelt worden⁸.

Gesetzliche Regelungen

Auf der Grundlage der neuen Beschlüsse, insbesondere zur detaillierten Übernahme der in der Verordnung zur Vervollkommnung der wirtschaftlichen Rechnungsführung (VO Rechnungsführung) festgelegten Grundsätze in die Spezialgesetze, sind in den ersten vier Monaten 1982 zahlreiche Gesetze

⁶ Von 1950 bis 1980 wurde der Anteil der Aufwendungen für Wissenschaft und Technik am Nationaleinkommen von 0,5 auf 4,3 vH gesteigert und soll nach einer Aussage von Harry Nick „in absehbarer Frist“ nicht die 5 vH-Grenze überschreiten (vgl. Wirtschaftswissenschaft. Heft 10/1980, S. 1198).

⁷ Anordnung Nr. 2 über die Ergänzung der Ordnung der Planung der Volkswirtschaft der DDR 1981 bis 1985, GBl. der DDR, Teil I/1982, S. 109 f.

⁸ Beschluß über die „Ordnung für die Arbeit mit Staatsaufträgen Wissenschaft und Technik“ — Auszug —, GBl. der DDR, Teil I/1982, S. 181 ff.

und Verordnungen verändert worden. Hier kann nur ein kurzer, auszugsweiser Überblick gegeben werden, der an die Reihenfolge des Erscheinens im Gesetzblatt der DDR anknüpft und die wahre Flut von Neufassungen erkennen läßt:

- Die Verordnung über das Pflichtenheft für Aufgaben der Forschung und Entwicklung. Pflichtenhefte gibt es schon seit über fünf Jahren, ihre Bedeutung für die wissenschaftlich-technische Arbeit ist jetzt aber größer geworden. Ohne ein bestätigtes Pflichtenheft wird die Finanzierung nicht begonnen. Die Erweiterung betrifft auch die Zielstellung und die Vorbereitung (Mitsprache der Anwender und des Handels, Information aller Beteiligten und der übergeordneten Organe);
- die Finanzierungsrichtlinie für die volkseigene Wirtschaft. Die Veränderungen folgen den in der VO Rechnungsführung festgelegten Grundsätzen (Nettogewinnabführung an den Staat auch bei Unterschreiten des geplanten Gewinns, konsequente Zweckbindung und Bildung aller betrieblichen Fonds);
- zweite Verordnung über die Produktionsfondsabgabe. Die Veränderungen legen fest (siehe VO Rechnungsführung), daß bei verspäteter Inbetriebnahme von Investitionen und überhöhten Beständen eine erhöhte Produktionsfondsabgabe zu Lasten des Gewinns zu zahlen ist. Umgekehrt wird bei vorzeitiger Inbetriebnahme bis zum geplanten Zeitpunkt keine Produktionsfondsabgabe erhoben;
- die Verordnung über die Kreditgewährung und die Bankenkontrolle der sozialistischen Wirtschaft — Kreditverordnung. Ein besonderer Aspekt zeigt sich in der Erweiterung der Bankkontrolle. Die Banken haben die Pflicht, das betriebliche Geschehen zu überprüfen; sie nehmen aktiv Einfluß auf die Ausarbeitung der Planentwürfe und Vorbereitung der Investitionen;
- die Finanzierungsanordnung Wissenschaft und Technik. Sie verpflichtet zur ausschließlich aufgabengebundenen Verwendung der Finanzierungsmittel;
- die Anordnung über die Rahmenrichtlinie für die Ermittlung, Planung, Kontrolle und Abrechnung der Effektivität der Maßnahmen des wissenschaftlich-technischen Fortschritts. Hier wird der Prozeß der Effizienzermittlung sowie des Effizienznachweises exakter geregelt;
- die Anordnung über die Planung, Bildung und Verwendung des Leistungsfonds. Hier wird die Konsequenz aus den Festlegungen in der VO Rechnungsführung gezogen, daß Materialeinsparungen (insbesondere Energieeinsparungen) zur

wesentlichen Quelle für die Zuführungen zum Leistungsfonds werden sollen;

- das Gesetz über das Vertragssystem in der sozialistischen Wirtschaft. Diese Neufassung geht allerdings weit über die zur Zeit aktuellen Veränderungen hinaus und zieht die Konsequenzen aus einer jahrelangen Diskussion in der DDR⁹;
- die Anordnung Nr. 3 über die Ergänzung der Ordnung der Planung der Volkswirtschaft der DDR 1981 bis 1985 sowie die Anordnung Nr. 3 über die Rahmenrichtlinie für die Planung in den Kombinat und Betrieben der Industrie und des Bauwesens — Rahmenrichtlinie —. Auch darin werden u. a. die Planung der Kosten präzisiert, Vorschläge für die Verbesserung von Normativen von den Kombinat gefordert und Effektivitätskriterien für Vorhaben von Wissenschaft und Technik festgelegt.

Zusammenfassung

Fragt man nach dem Zweck dieser Neueregungen, so lassen sich folgende wichtige Punkte nennen: Verschärfung der zentralen Kontrolle, Erhöhung der Wirksamkeit der güterwirtschaftlichen und monetären Steuerung zur Durchsetzung der zentralen Ziele, ferner der Versuch, Reserven sichtbar zu machen und zu mobilisieren.

Es ist schwer zu beurteilen, in welchem Umfang sich die geplanten neuen Maßnahmen in der Praxis auswirken werden. Bisher sind die Bemühungen der Zentrale nach größerer Transparenz ohne überzeugende Erfolge geblieben. Weiter ist zu fragen, ob die formalen Mitspracherechte (z. B. bei Wissenschaft und Technik) oder die Kontrollrechte (z. B. der Banken) nicht weit über das praktisch mögliche Maß hinausgehen, da die aktive Wahrnehmung dieser Rechte in großem Umfang Personal — und zwar hochqualifiziertes Personal — in den zentralen Stellen voraussetzt.

Konzipiert ist jedoch eindeutig ein Machtzuwachs der zentralen Staatsorgane. Die Präzisierung der Kostenplanung, Kostenkontrolle und Kostenabrechnung soll das betriebliche Geschehen für die Zentrale transparenter machen und die Möglichkeit zu Leistungsvergleichen zwischen den Betrieben und Kombinat und damit auch zu verschärften Normen und Normativen geben. Der verstärkte Einfluß zentraler Kontrollorgane — Finanzinspektion, Bilanzinspektion, Banken — geht in die gleiche Richtung.

Ein Verlust an Bewegungsfreiheit ist für die Betriebe und Kombinate recht eindeutig vorgezeichnet.

⁹ Vgl. zu dieser Diskussion Klemens Pleyer: Der Wirtschaftsvertrag in der DDR. Entwicklung, Gegenwartsprobleme, Reform. In: Archiv für die civilistische Praxis. Heft 6/1981, S. 459 ff.

Sie stehen generell vor erhöhten Anforderungen, unterliegen aber bei allen wichtigen betrieblichen Entscheidungen — etwa über Investitionen und Festlegung der Aufgaben von Wissenschaft und Technik — verstärkt zentraler Einflußnahme. Auch die Fondsbildung und -verwendung der Betriebe ist strenger geregelt worden. Der Leistungsfonds, für den höhere Zuführungen bei Materialeinsparungen vorgesehen sind, wirkt für die Belegschaft nicht unbedingt motivierend, da Geldleistungen hieraus ausgeschlossen sind. Nach wie vor ist die Verwendung aus diesem Fonds auf Rationalisierungsvorhaben und Ausgaben zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen beschränkt. Erhöhte Prämien sind bei hohen Leistungen für den Export vor-

gesehen, auch als Zielprämien für die Forschungs- und Entwicklungsabteilungen. Der Prämienfonds ist aber nach geltender Regelung der Höhe nach begrenzt; allerdings ist hier eine Neufassung noch nicht vorgelegt worden.

Insgesamt scheint die Flut gesetzlicher Regelungen darauf hinzudeuten, daß der wirtschaftliche Machtzuwachs der Kombinate nunmehr wieder mit Hilfe verschärfter Kontrollmechanismen zurückgedrängt wird. Die stärkere zentrale Kontrolle kann kurzfristig vermutlich zur Leistungsverbesserung beitragen, bringt jedoch mit Sicherheit eine zunehmende Bürokratisierung in das System und kollidiert mit den Zielen Flexibilität und Innovationsfreudigkeit.

Bessere Wettbewerbsposition der Deutschen Bundesbahn durch die Neu- und Ausbaustrecken im Personenfernverkehr

Das „Ausbauprogramm für das Netz der Deutschen Bundesbahn“ zielt auf die Beseitigung von Engpässen im Schienennetz, kürzere Reisezeiten zwischen allen bedeutenden Wirtschaftszentren der Bundesrepublik und des benachbarten Auslandes sowie auf eine höhere Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnverkehr. Die in diesem Bericht veröffentlichten Ergebnisse enthalten — regional und nach Fahrtzwecken differenziert — die Beförderungsgewinne, welche für die Deutsche Bundesbahn aus kürzeren Reisezeiten im Personenfernverkehr erwartet werden können. Die Ergebnisse stellen insoweit nur eine — wenn auch wichtige — Maßgröße für eine Beurteilung des DB-Ausbauprogrammes dar.

Im August 1980 veröffentlichte das DIW eine globale Prognose des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2000¹. Im anschließenden Arbeitsschritt wurde diese Vorausschätzung auf 79 binnenländische Raumeinheiten aufgeteilt; die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs wurde für 15 ausländische Raumeinheiten differenziert erfaßt². Diese Regionalprognose gibt Auskunft über die voraussichtliche Entwicklung

- der regionalen Fahrtenzahlen (Verkehrsaufkommen),
- der Verkehrsmittelwahl in den Raumeinheiten (Verkehrsteilung),
- der Verkehrsströme zwischen den Raumeinheiten (Verkehrsverteilung).

Ein wichtiges Teilergebnis dieser regionalen Verkehrsprognosen war die Schätzung der zusätzlichen Reisen im Fernverkehr (Fahrten über 50 km), welche die Deutsche Bundesbahn nach Inbetriebnahme ihrer Neu- und Ausbaustrecken vermutlich erwarten kann. Den Prognosen lag die Annahme zugrunde, daß bis zum Jahr 2000 die derzeit im Bau bzw. in der Planung befindlichen Neubaustrecken Hannover — Würzburg und Mannheim — Stuttgart (zusammen 426 km Streckenlänge) sowie 13 Ausbaustrecken (1970 km) in Betrieb sein werden — eine Annahme, die angesichts der verkehrspolitischen Absichtserklärungen aller im Bundestag vertretenen Parteien sowie nach dem gegenwärtigen Ausbau- und Planungsstand als realistisch bezeichnet werden kann³.

Reisezeit und Verkehrsmittelwahl

Marktanalysen über das Reiseverhalten im Fernverkehr haben ergeben, daß die Reisezeit für die

Wahl des Verkehrsmittels große Bedeutung hat⁴. Dabei konzentriert sich das verkehrspolitische Interesse vor allem auf die Frage, wie groß das Substitutionspotential an Reisenden zwischen den Verkehrsträgern einzuschätzen ist, das allein Reisezeitveränderungen zugerechnet werden kann. Der anderen Frage dagegen, ob kürzere Reisezeiten bei einem der Fernverkehrsträger (Bahn, Flugzeug, PKW) auch zusätzliche Fahrten induzieren können, die ohne diese Verkürzung nicht unternommen worden wären, wird weniger Bedeutung zugemessen. Die verkehrserzeugende Wirkung der in den bestehenden Fernverkehrsnetzen realisierbaren Reisezeitgewinne wird größtmäßig gegenüber den erwarteten Verkehrsverlagerungen als klein eingeschätzt.

Nach Fertigstellung der Neu- und Ausbaustrecken ergeben sich auf vielen Streckenabschnitten der DB, und zwar wegen der dort dann möglichen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf 200 km/h, zum Teil erhebliche Reisezeitverkürzungen. Diese Verschiebung zugunsten des Schienennetzes kann nicht durch den auch im Straßenbereich und bei den Flughäfen zu erwartenden weiteren Ausbau der Infrastruktur ausgeglichen werden. Eine Verringerung der Reisezeiten relevanten Ausmaßes im innerdeutschen Flugverkehr bzw. bei Autofahrten über größere Entfernungen ist nicht zu erkennen.

Die infolge der Reisezeitverkürzungen im Schienenverkehr zu erwartenden „Umsteigereffekte“ zwischen den drei genannten Verkehrsträgern wurden mit Hilfe eines vom DIW entwickelten, am individuellen Verkehrsverhalten orientierten Nachfragemodells be-

¹ Vgl. Die voraussichtliche Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 2000. Bearb.: Rainer Hopf, Heilwig Rieke und Ulrich Voigt. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 34/1980; sowie Rainer Hopf, Heilwig Rieke und Ulrich Voigt: Analyse und Projektion der Personenverkehrsnachfrage in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2000. Beiträge zur Strukturforchung des DIW, Heft 70, 1982 (im Druck).

² Vgl. Hartmut Kuhfeld und Joachim Niklas: Die Entwicklung des Personenverkehrs in den Regionen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2000. Gutachten des DIW im Auftrage des Bundesministers für Verkehr, Berlin 1981 (als Manuskript vervielfältigt).

³ Vgl. hierzu: Drucksache 9/952 (28. 10. 81) des Deutschen Bundestages (9. Wahlperiode): Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der CDU/CSU-Fraktion zur Deutschen Bundesbahn, S. 3.

⁴ Vgl. insbesondere: Wolfgang Blechinger u. a., Marktanalyse des Verhaltens im Personenfernverkehr. Gutachten der Socialdata GmbH im Auftrage des Bundesministers für Verkehr, München 1981 (als Manuskript vervielfältigt).

Tabelle 1

Personenfernverkehr in der Bundesrepublik Deutschland
(Reiseweite über 50 km)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981
VERKEHRSAUFKOMMEN						
- in Millionen Personenfahrten -						
Eisenbahn ¹⁾	119	125	124	133	143	141
Öffentl. Straßenpersonenverkehr ²⁾	93	99	104	106	109	111
Luftverkehr ³⁾	30	31	33	36	36	35
Individualverkehr ⁴⁾	1 121	1 127	1 166	1 202	1 224	1 201
Insgesamt	1 363	1 382	1 427	1 477	1 512	1 488
- Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH -						
Eisenbahn	.	+ 5,0	- 0,8	+ 7,3	+ 7,5	- 1,4
Öffentl. Straßenpersonenverkehr	.	+ 6,5	+ 5,0	+ 1,9	+ 2,8	+ 1,8
Luftverkehr	.	+ 3,3	+ 6,5	+ 9,1	0	- 2,8
Individualverkehr	.	+ 0,5	+ 3,5	+ 3,1	+ 1,8	- 1,9
Insgesamt	.	+ 1,4	+ 3,3	+ 3,5	+ 2,4	- 1,6
- Anteile in vH -						
Eisenbahn	9	9	9	9	10	10
Öffentl. Straßenpersonenverkehr	7	7	7	7	7	7
Luftverkehr	2	2	2	2	2	2
Individualverkehr	82	82	82	82	81	81
Insgesamt	100	100	100	100	100	100
VERKEHRSLEISTUNG						
- in Milliarden Personenkilometern -						
Eisenbahn	21,2	21,7	21,5	22,6	24,0	23,6
Öffentl. Straßenpersonenverkehr	17,8	19,9	21,3	22,4	23,3	23,8
Luftverkehr	8,9	9,3	9,9	10,9	11,0	10,7
Individualverkehr	133,0	138,2	143,6	148,8	150,4	147,0
Insgesamt	180,9	189,1	196,3	204,7	208,7	205,1
- Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH -						
Eisenbahn	.	+ 2,4	- 0,9	+ 5,1	+ 6,2	- 1,6
Öffentl. Straßenpersonenverkehr	.	+ 11,8	+ 7,0	+ 5,2	+ 4,0	+ 2,1
Luftverkehr	.	+ 4,5	+ 6,5	+ 10,1	+ 0,9	- 2,7
Individualverkehr	.	+ 3,9	+ 3,9	+ 3,6	+ 1,1	- 2,3
Insgesamt	.	+ 4,5	+ 3,8	+ 4,3	+ 2,0	- 1,7
- Anteile in vH -						
Eisenbahn	12	11	11	11	12	12
Öffentl. Straßenpersonenverkehr	10	11	11	11	11	12
Luftverkehr	5	5	5	5	5	5
Individualverkehr	73	73	73	73	72	71
Insgesamt	100	100	100	100	100	100

1) Ohne Fernverkehr auf Streckenzeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs; ohne Militärverkehr; Zahl der Personenfahrten 1976 - 1979 über Angaben der Reiseweiten-Entwicklung bestimmt. - 2) Gelegenheitsverkehr (Ausflugsfahrten, Ferienzeitreisen, Verkehr mit Mietomnibussen). - 3) Verkehrsleistungen über dem Bundesgebiet und im Verkehr zwischen Berlin (West) und dem Bundesgebiet. - 4) Fortschreibung des 1976-Wertes mit den Wachstumsraten für den gesamten Individualverkehr.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Ifo-Institut sowie eigene Berechnungen des DIW.

Tabelle 2

Verkürzung der Reisezeiten nach Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecken der DB von und nach Würzburg Hbf.

Von Würzburg nach:	Heutige Reisezeit	Künftige Reisezeit	Einsparung	
			- in Minuten -	- in vH -
Basel	272	238	34	13
Karlsruhe	171	155	16	10
Frankfurt /M.	80	68	12	15
Köln	230	217	13	6
Fulda	65	36	29	45
Kassel	160	72	88	55
Göttingen	155	96	59	38
Bremen	279	202	77	28
Hannover	213	136	77	36
Hamburg	303	222	81	27

Quelle: Deutsche Bundesbahn

stimmt⁵. Das verwendete disaggregierte Modell stützt sich auf eine Befragung, die in rund 4 000 Haushalten vorgenommen wurde⁶. Aus dieser Befragung wurden ca. 100 000 Einzelfahrten mit ihren wesentlichen Kenndaten (benutztes Verkehrsmittel, Reisezweck, -zeit und -entfernung, Quelle und Ziel) ausgewertet.

Untersucht wurden die drei Fahrtzwecke

- Geschäfts- und Dienstreisen,
- Freizeitfahrten und
- Urlaubsreisen⁷.

Um die Abhängigkeit der Verkehrsmittelwahl von der Reisezeit zu bestimmen, wurden die befragten Personen (und damit die zugehörigen Fahrten) mit Hilfe von sozio-ökonomischen und verkehrsspezifischen Kriterien (Beruf, Familienstand, Alter, Haushaltsgröße, PKW-Verfügbarkeit u. a.) in Gruppen eingeteilt, die in bezug auf die ausgewählten Kriterien möglichst homogen waren.

Die Reisezeit umfaßte für alle Fahrten die erforderliche Zeitspanne „von Haus zu Haus“; bei den Bahn- und Flugreisen wurde zusätzlich die Häufigkeit der täglich angebotenen Verbindung in der entsprechenden Relation berücksichtigt.

Für die erfaßte Einzelfahrt lag die jeweilige Reisezeit vor. Die Reisezeiten mit den beiden jeweils konkurrierenden Verkehrsmitteln mußten fiktiv bestimmt werden. Dies erwies sich für Bahn- und Flugreisen anhand der Fahr- bzw. Flugpläne grundsätzlich als unproblematisch. Die sich bei der Benutzung eines PKW ergebende Reisezeit wurde aus der Straßenentfernung abgeleitet. Dabei wurden, in Anlehnung an

eine Untersuchung von Breimeier⁸, folgende Durchschnittsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt: auf Autobahnen 100 km/h, auf Bundes- und Landstraßen 70 km/h, auf Stadtstraßen 30 km/h.

Mit Hilfe des beschriebenen Datenmaterials wurden sodann Modal-Split-Funktionen berechnet, die — jeweils bezogen auf die Reisendengruppen — die Aufteilung der Fahrten auf die drei Verkehrsmittel abbilden. Die unabhängige Variable in diesen Funktionen ist das Reisezeitverhältnis zwischen den drei Verkehrsträgern. Die Funktionen ermöglichten es, den Zuwachs des Verkehrsanteils der Eisenbahn auf einer bestimmten Relation bei einer angenommenen Reisezeitverkürzung zu bestimmen.

Die Verkehrsverlagerungen nach Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecken lassen sich berechnen, wenn das am individuellen Verkehrsverhalten gezielte Modell auf das Netz der Planungsregionen bezogen wird. Dieser Ansatz setzt voraus, daß die künftigen Verkehrsströme geschätzt werden, die sich zwischen diesen Regionen ohne Neu- und Ausbaustrecken ergeben würden. Zudem mußten die „Haus-zu-Haus-Reisezeiten“ zwischen den Planungsregionen für PKW-Fahrten, Flugreisen sowie Bahnfahrten (mit und ohne Reisezeitverkürzung) bekannt sein.

Für die nach Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecken zu erwartenden Reisezeitverkürzungen standen Angaben von der Deutschen Bundesbahn zur Verfügung. Mit Hilfe eines im DIW entwickelten Routensuchprogrammes wurden aus diesen Angaben vollständige Fahrtzeit-Matrizen erstellt, die für jede Relation zwischen den zugrunde liegenden 78⁹ Planungsregionen die Reisezeit mit bzw. ohne Ausbauprogramm der Deutschen Bundesbahn enthalten. Beispielhaft ist in Tabelle 2 für Reisen von oder nach Würzburg die heutige und die künftige Fahrtzeit dargestellt.

Die zunächst ohne Reisezeitverkürzungen gegenüber der heutigen Situation vorausgeschätzten Ver-

⁵ Ulrich folgt unter Mitarbeit von Hartmut Kuhfeld: Analyse der Auswirkungen von Leistungsverbesserungen der Deutschen Bundesbahn zur Beeinflussung der Verkehrsteilung im Güter- und Personenverkehr, Band II: Ein Modell zur Quantifizierung von Modal-Split-Veränderungen durch Reisezeitverkürzungen im Schienenverkehr. Gutachten des DIW im Auftrage der Deutschen Bundesbahn, Berlin 1976 (als Manuskript vervielfältigt).

⁶ Gesellschaft für Marktforschung mbH (GFM): Reise-panel Nah- und Fernverkehr 1975, Hamburg 1976 (als Manuskript vervielfältigt).

⁷ Erholungsreisen von mindestens 5 Tagen Dauer; alle übrigen Privatreisen werden dem Freizeitverkehr zugerechnet.

⁸ Rolf Breimeier: Die kommerzielle Trassierung von Fernbahnen des Personenverkehrs für hohe Fahrgeschwindigkeiten, Hannover 1974, S. 191.

⁹ Der Analyse lagen 78 binnenländische Regionen (ohne die Planungsregion Nr. 79 — Berlin (West) zugrunde.

Tabelle 3

**Verkehrsverlagerungen durch die Neu- und Ausbaustrecken der DB
im Personenfernverkehr im Jahr 2000**

(Reiseweite über 50 km, ohne Berlin-Verkehr und ohne Auslandsverkehr)

	Eisenbahnverkehr			Luftverkehr			Individualverkehr		
	ohne Neu-	mit Ausbau	Änderung	ohne Neu-	mit Ausbau	Änderung	ohne Neu-	mit Ausbau	Änderung
VERKEHRSAUFGOMMEN									
- in Mill. Personenfahrten -									
Insgesamt	110,1	118,4	+ 8,3	9,4	6,1	- 3,3	1 201,7	1 196,7	- 5,0
Darunter:									
Geschäfts- u. Dienstreisen	14,0	17,6	+ 3,6	5,7	3,7	- 2,0	159,0	157,4	- 1,6
Freizeitverkehr	68,7	72,3	+ 3,6	2,8	1,8	- 1,0	864,7	862,1	- 2,6
Urlaubsverkehr	10,4	11,5	+ 1,1	0,9	0,6	- 0,3	38,4	37,6	- 0,8
- Veränderung in vH -									
Insgesamt			+ 8			- 35			- 0,4
Darunter:									
Geschäfts- u. Dienstreisen			+ 26			- 35			- 1,0
Freizeitverkehr			+ 5			- 36			- 0,3
Urlaubsverkehr			+ 11			- 33			- 2,1
VERKEHRSLEISTUNG									
- in Mrd. Personenkilometern -									
Insgesamt	18,3	20,2	+ 1,9	3,2	2,1	- 1,1	218,6	217,8	- 0,8
Darunter:									
Geschäfts- u. Dienstreisen	4,2	5,2	+ 1,0	2,1	1,4	- 0,7	11,8	11,5	- 0,3
Freizeitverkehr	10,8	11,4	+ 0,6	0,8	0,5	- 0,3	96,0	95,7	- 0,3
Urlaubsverkehr	2,6	2,9	+ 0,3	0,3	0,2	- 0,1	29,9	29,7	- 0,2
- Veränderung in vH -									
Insgesamt			+ 10			- 34			- 0,4
Darunter:									
Geschäfts- u. Dienstreisen			+ 24			- 33			- 2,5
Freizeitverkehr			+ 6			- 38			- 0,3
Urlaubsverkehr			+ 12			- 33			- 0,7
Quelle: Berechnungen des DIW.									

kehrsströme zwischen den 78 Planungsregionen im Jahr 2000 wurden im folgenden Arbeitsschritt mittels der vorliegenden Modal-Split-Funktionen und der vorgegebenen Reisezeitverkürzungen neu auf die drei Verkehrsträger aufgeteilt. Durch Vergleich der nun für jede Relation berechneten zwei Verkehrsströme ergab sich der Beförderungsgewinn zugunsten der Eisenbahn, dem stets ein gleich hoher Verlust bei den Straßen- und Flugreisen gegenübersteht. In den Tabellen 3 und 4 sind diese „Umsteigereffekte“ übersichtsartig dargestellt.

Höhe der Attraktivitätsgewinne ...

Nach Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecken dürfte das Fahrgastaufkommen der Deutschen Bun-

desbahn insgesamt um rund 8,3 Mill. Personenfahrten je Jahr gegenüber jenem Schätzwert für das Jahr 2000 zunehmen, der sich ohne diese Streckenausbauten ergäbe. Diese Ergebnisse der „Attraktivitätsberechnungen“ markieren die untere Grenze der für die Bundesbahn wahrscheinlich zu erwartenden Beförderungsgewinne. Der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr konnte wegen der gegebenen Datensituation nicht in die Analysen einbezogen werden¹⁰. Aber auch hier sind Verlagerungen zugunsten der Bahn zu vermuten.

Bezieht man die zusätzlichen 8,3 Mill. Reisen auf das für 2000 vorausgeschätzte gesamte Beförderungsgewinne.

¹⁰ Es wurden also allein Reisen mit Quelle und Ziel innerhalb des Bundesgebietes erfaßt.

Tabelle 4

Beförderungsgewinne der Deutschen Bundesbahn nach Inbetriebnahme ihrer Neu- und Ausbaustrecken zu Lasten von Flug- und Autoreisen (Umsteigerpotential durch Reisezeleffekte)
Zunahme der Zahl der DB-Reisenden zwischen ausgewählten Ballungsregionen¹ im Jahre 2000²

Von	nach	Hamburg	Bremen	Hannover	Essen	Düsseldorf	Köln	Frankfurt	Mannheim	Stuttgart	Nürnberg	München
- Zunahme in vH -												
Hamburg			5	4	28	40	47	104	52	85	83	168
Bremen		8		2	16	19	17	70	40	50	44	83
Hannover		5	2		14	37	12	96	46	117	104	123
Essen		15	5	6		0	0	3	2	31	36	50
Düsseldorf		54	5	13	0		0	29	9	73	77	180
Köln		69	13	10	0	0		8	0	27	44	52
Frankfurt		95	28	63	7	46	39		10	69	50	136
Mannheim		10	5	11	1	4	0	30		36	16	13
Stuttgart		27	8	27	12	32	43	98	122		5	3
Nürnberg		11	5	14	6	18	22	44	5	4		5
München		52	12	33	14	64	85	126	9	5	9	

1) Die ausgewählten Ballungsregionen sind gebietsmäßig mit den gleichnamigen statistischen Raumeinheiten für die Bundesverkehrswegeplanung (Gebietsstand 1.1.1975) identisch. - 2) Der Zunahme bei der DB steht ein gleich hoher Rückgang der Fahrten mit dem Flugzeug und dem Auto gegenüber.

Quelle: Berechnungen des DIW.

volumen der Eisenbahn, so ergibt sich ein Zuwachs von 1 vH. Relativ stärker als das Verkehrsaufkommen dürfte demgegenüber bei den getroffenen Annahmen die Beförderungsleistung zunehmen: Sie würde nach den Berechnungen um 1,9 Mrd. Personenkilometer wachsen, das wären rund 5 vH der für 2000 erwarteten Beförderungsleistung.

Aussagekräftiger ist es allerdings, die berechneten Attraktivitätsgewinne nur auf den Fernverkehr zu beziehen. Die Streckenausbauten der DB zielen (neben den für das Betriebsergebnis der Bahn außerordentlich wichtigen Produktivitätserhöhungen sowie dem verbesserten Betriebsablauf im Güterverkehr) auf eine gesteigerte Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber dem PKW- und Luftverkehr bei Reisen über eine größere Distanz. Bezieht man deshalb die beiden genannten Größen auf die für 2000 vorausgeschätzten Beförderungszahlen im Fernverkehr innerhalb der Bundesrepublik, so ergibt sich sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Verkehrsleistung ein Zuwachs von etwa 10 vH (vgl. Tabelle 3).

Detaillierte Auswertungen der Verflechtungsmatrizen ergaben, daß nennenswerte Verlagerungseffekte zugunsten der Bahn erst bei Reiseweiten über 200 km zu erwarten sind. Hier ergeben sich Beförderungsgewinne der Bundesbahn zu Lasten des PKW- und des

Flugverkehrs, die auf den entsprechenden Relationen in der Regel mehr als 20 vH des gesamten Verkehrstromes ausmachen. Bei einigen Verbindungen, die überwiegend durch Neu- bzw. Ausbaustrecken der DB abgedeckt werden, betragen die so abgegrenzten Beförderungsgewinne der Bundesbahn zum Teil deutlich über 100 vH der Reisen (vgl. Tabelle 4).

1981 beförderte die Deutsche Bundesbahn mit ihren Intercity-Zügen etwa 29 Mill. Reisende (davon 6,6 Mill. in der 1. Klasse). Die Beförderungsleistung betrug 7,8 Mrd. Personenkilometer. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Reiseweite der Fahrgäste im IC-Netz von 270 km. Die durchschnittliche Reiseweite der modellmäßig bestimmten Beförderungsgewinne der Bahn beträgt 230 km. Ein Vergleich beider Werte macht deutlich, daß die zu erwartenden Beförderungsgewinne überwiegend im IC-Netz, also auf den Verbindungsstrecken zwischen den westdeutschen Ballungszentren, auftreten werden. Die Frage, wie stark das DB-Ausbauprogramm die gegebene Struktur der Verkehrsströme zu beeinflussen vermag, läßt sich sinnvoll nur mit Blick auf die Verkehrsnachfrage zwischen den Ballungsräumen beantworten.

Die der gesamten Analyse zugrunde liegende Regionalprognose 2000 des DIW enthält keine speziell

für das IC-Netz der Deutschen Bundesbahn erstellte Aufkommensprognose. Bezieht man die errechneten Beförderungsgewinne der Eisenbahn auf die Aufkommenszahlen des IC-Netzes im Jahre 1981, so führte das fertiggestellte DB-Ausbauprogramm zu einer Zunahme der Zahl der Reisenden im IC-Netz um rund 30 vH.

... in den Fahrtzwecken

In den Fahrtzwecken mit nennenswertem Fernverkehr reagiert der Modal-Split im Geschäfts- und Dienstreiseverkehr erwartungsgemäß am empfindlichsten auf Änderungen der Reisezeit. Die Beförderungsgewinne der Deutschen Bundesbahn betragen hier bis zu 180 vH des Aufkommens, das sich ohne die angenommene Geschwindigkeitssteigerung bei der Bahn ergäbe. 2 Mill. Reisende werden danach die Bahn anstelle des Flugzeugs benutzen, 1,6 Mill. zugunsten der Bahn auf die PKW-Nutzung verzichten. Da gegenwärtig in diesem Fahrtzweck die Reisen zwischen den Ballungsräumen besonders häufig mit dem Flugzeug durchgeführt werden, kann die Bahn auf diesen Relationen starke Gewinne vom Luftverkehr erwarten. Die Leistung der Deutschen Bundesbahn dürfte im Geschäfts- und Dienstreiseverkehr um 1 Mrd. Personenkilometer steigen. Dies wäre ein knappes Viertel mehr, als ohne Neu- und Ausbaustrecken im innerdeutschen Reiseverkehr zu erwarten wäre.

Die Berechnungen zeigen ferner, daß im Freizeitverkehr 3,6 Mill. mehr Fahrgäste und 0,6 Mrd. Personenkilometer mehr an Verkehrsleistung zu erwarten sind. Zwar sind im Freizeitverkehr die relativen Gewinne in den Fernverkehrsbeziehungen geringer als im Geschäfts- und Dienstreiseverkehr, die Aufkommenszahlen dafür jedoch bei Privatreisen höher. In diesem Fahrtzweck kommt die überwiegende Zahl der zusätzlichen Fahrgäste bei der Bahn — rund 2,6 Mill. — vom Individualverkehr. Bezogen auf die Beförderungszahlen der DB, die ohne Attraktivitätsgewinne erwartet werden, beträgt das Mehraufkommen wegen des hohen Anteils von relativ „kurzen“ Fahrten (im Bereich zwischen 50 und 100 km Reiseweite) im Freizeitverkehr lediglich 5 vH, die Beförderungsleistung steigt um 6 vH.

Im Urlaubsverkehr ist die Wahl des Verkehrsmittels häufig stärker von anderen Entscheidungskriterien als der Reisezeit bestimmt, d. h. — um nur einige, wenn auch gewichtige Beispiele zu nennen — von den Reisekosten, der Möglichkeit der Gepäckmitnahme oder der Verfügbarkeit des PKW am Urlaubsort. Daher überrascht es nicht, daß die in der Modellrechnung ausgewiesenen Beförderungsgewinne der Eisenbahn in diesem Fahrtzweck am geringsten sind.

Die Bahn wird 1,1 Mill. Urlaubsreisende zusätzlich befördern, und zwar überwiegend Reisende, die vorher mit ihrem Wagen in die Ferien fuhren. Der Luftverkehr ist relativ wesentlich stärker durch die verbesserte Konkurrenzsituation der Bundesbahn betroffen: Die Urlaubsreisen mit dem Flugzeug im Bundesgebiet würden nach Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecken bei der Bahn um rund ein Drittel zurückgehen.

Resümee

Bei einer kritischen Würdigung der Ergebnisse ist zuerst der modellhafte Charakter der Berechnungen zu beachten. Es wurde versucht, das Gewicht eines wichtigen Einflußfaktors auf die Wahl des Verkehrsmittels im Fernverkehr — nämlich das relativer Reisezeitveränderungen — isoliert von dem der übrigen Einflußgrößen (wie Reisekosten, -komfort, Erreichbarkeit, objektive Wahlmöglichkeit, Informiertheit, Präferenzen u. a.) zu quantifizieren. So vertretbar, methodisch betrachtet, ein solches Vorgehen ist — in der Realität wirken stets alle Größen zusammen auf das individuelle Reiseverhalten ein. Die Modellergebnisse erfassen insofern nur einen Teil dessen, was die Deutsche Bundesbahn mit einem Bündel von Angebotsverbessernden Maßnahmen an zusätzlicher Nachfrage hinzugewinnen könnte. Ein markantes Beispiel, wie wirksam ein derartiges Gesamtkonzept zu sein vermag, ist das seit drei Jahren betriebene Intercity-Netz der DB, das innerhalb kurzer Zeit bei erhöhtem Platzangebot zu deutlich mehr Reisenden bei der Bahn (etwa 10 Mill. Fahrten je Jahr) führte.

Trotz der gebotenen Relativierung bleiben die Modellergebnisse für wichtige Aspekte der verkehrspolitischen Diskussion aussagekräftig:

- Die Probleme des PKW-Verkehrs können im Fernverkehr nicht durch die Eisenbahn gelöst werden. Zuweilen in der Öffentlichkeit geäußerte Erwartungen über die Entlastung der Straße durch Verkehrsverlagerungen zugunsten der Bahn erscheinen als übertrieben. Durch 5 Mill. Reisen, für die — folgt man den Modellergebnissen — nach Inbetriebnahme der DB-Ausbaustrecken nicht mehr das Auto, sondern die Eisenbahn benutzt würde, ließe sich die Menge der für 2000 erwarteten PKW-Fahrten im Fernverkehr (rund 1,1 Mrd.) praktisch nicht vermindern. Es ist zudem bei den anderen genannten Einflußfaktoren kein Verlauf absehbar, der dieser Grundtendenz widerspräche.
- 3,3 Mill. Reisen werden — bei Geltung der Modellannahmen — mit der Bahn und nicht mehr mit dem Flugzeug durchgeführt. Dies bedeutete für

den innerdeutschen Luftverkehr einen Rückgang um mehr als ein Drittel, auf vielen Strecken um mehr als die Hälfte. Eine solche Nachfrageentwicklung müßte für die Durchführung eines großen Teils des Linienbetriebes gravierende Konsequenzen haben. Die Auffassung, die Bahn könne, gerade auch aus der Sicht der Reisenden, nach entsprechenden Maßnahmen in der flächenmäßig kleinen Bundesrepublik wesentliche Teile des inner-

staatlichen Flugbetriebes ersetzen, wird durch die Analyse gestützt.

- Gut 8 Mill. Fernreisende im Jahr mehr bedeuteten für die Bundesbahn einen hohen Beförderungszuwachs auf jenem Teilmarkt, der für die Eisenbahn auch unter kaufmännischen Gesichtspunkten Gewicht hat. Dies ist einer der wenigen Bereiche, in dem die Bahn dauerhaft Gewinne erzielen könnte.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D-1000 Berlin 33

Telefon (0 30) 8 29 11 — Telefax (0 30) 8 29 12 00

Präsident: Prof. Dr. Hans-Jürgen Krupp

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer,
Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Rolf Krengel, Dr. Jürgen Müller, Dr. Reinhard Pohl,
Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter, Hans-Joachim Ziesing (kommissarisch)

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner.

DDR-Wirtschaftssystem: Kontrollmechanismen erneut verschärft. Bearbeitet von Doris Cornelsen und Angela Scherzinger.

Bessere Wettbewerbsposition der Deutschen Bundesbahn durch die Neu- und Ausbaustrecken im Personentfernverkehr. Bearbeitet von Hartmut Kuhfeld und Joachim Niklas.

Verlag: Duncker & Humblot, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe zulässig. Druck: Zippel-Druck in Firma Büro-Technik Berlin, Muskauer Str. 43, D-1000 Berlin 38.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 100,—, vierteljährlich DM 30,—, Einzelnummer DM 4,—.

Zuzüglich Versandkosten.