

Mehr Markt erweist sich als Erfolgsrezept

Mehr Markt erweist sich als Erfolgsrezept
Der Schwenk hin zu mehr Markt hat im Schienenverkehr Früchte getragen - und zwar in allen Ländern, die sich für eine Liberalisierung ihres Bahnsystems entschieden haben. Das zeigt eine neue Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln (IW). Die IW-Wissenschaftler fordern deshalb, dass Europa den Schienenverkehr weiter liberalisiert.
Zu Beginn des Schienenzeitalters war der Eisenbahnbau weltweit die Sache von Visionären und privaten Investoren. Erst mit dem zweiten Weltkrieg entstanden in vielen Ländern staatliche Monopolbahnen. Die Zeit der Staatsbahnen führte allerdings zum Niedergang der Schiene in allen westlichen Industrieländern. Denn mit dem Straßenverkehr erschien ein neuer Konkurrent auf der Bildfläche. Auf ihn konnten die Bahnen aber nicht angemessen reagieren, weil die Politik ihnen zahlreiche sozial- und regionalpolitische Aufgaben zugewiesen hatte, die sie aus ihrem Budget stemmen mussten.
Als Folge verloren die Bahnen in rasantem Tempo Marktanteile und machten Schulden: Allein die japanische Staatsbahn häufte bis zu ihrer Reform Verbindlichkeiten von 337 Milliarden Dollar an. Fast schon solide war dagegen die deutsche Bundesbahn, die es auf 34 Milliarden Euro Schulden brachte. Im Laufe der 80er Jahre drohte in vielen Ländern der wirtschaftliche Kollaps der Bahnen. So lagen die Personalaufwendungen der Bundesbahn am Ende ihrer Zeit 50 Prozent über den Umsatzerlösen.
Vor diesem Hintergrund zogen die Regierungen vielerorts die Notbremse und leiteten Reformen ein. Deren Erfolge sind heute in vielen Ländern offensichtlich: Die Marktanteile des Schienenverkehrs steigen erstmals seit Jahrzehnten wieder. Am größten sind die Zuwächse in jenen Ländern mit den größten Liberalisierungsschritten - wie etwa Deutschland. Verglichen mit dem letzten Jahr der Bundesbahn haben der Personen- und Güterverkehr hierzulande um mehr als 50 Prozent zugelegt.
Die Öffnung des Marktes, das belegt die 120 Seiten starke IW-Studie, war also der richtige Weg. Aber die Liberalisierung bleibt ein Langstreckenlauf. Denn die Investitionskosten im Schienenverkehr sind hoch und viele potenzielle Mitbewerber überlegen sich zweimal, ob sich ein Markteintritt überhaupt lohnt. So mussten beispielsweise die Investoren des 2012 in Italien gestarteten "Ferrarizuges" mehr als 1 Milliarde Euro in das Projekt stecken, bevor der erste Zug rollte.
Entsprechend sollte der Staat den Wettbewerb weiter fördern. In Europa, fordern die IW-Experten, müsste er dafür einen einheitlichen Schienenverkehrsraum schaffen und die geltenden Regeln für Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen vereinfachen. Völlig falsch wäre es nach Ansicht der Wissenschaftler indes, die Uhr wieder auf die Zeit der alten Staatsbahnen zurückzudrehen und die in den vergangenen 20 Jahren gewonnen Vorteile zu verspielen.
Gutachten für die Deutsche Bahn AG
Thomas Puls: Markt und Staat im Schienenverkehr
Thomas Puls
Senior Economist
Telefon: 0221 4981-766
Fax: 0221 4981-99766


Pressekontakt

Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V. IW Köln

50459 Köln

Firmenkontakt

Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V. IW Köln

50459 Köln

Das Institut der deutschen Wirtschaft Köln ist das führende private Wirtschaftsforschungsinstitut in Deutschland. Wir vertreten eine klare marktwirtschaftliche Position. Es ist unser Auftrag, das Verständnis wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Prozesse in Politik und Öffentlichkeit zu festigen und zu verbessern. Wir analysieren Fakten, zeigen Trends, ergründen Zusammenhänge ? über die wir die Öffentlichkeit auf vielfältige Weise informieren. Wir forschen nicht im Elfenbeinturm: Unsere Erkenntnisse sollen Diskussionen anstoßen. Unsere Ergebnisse helfen, die richtigen Entscheidungen zu treffen. Als Anwalt marktwirtschaftlicher Prinzipien entwerfen wir für die deutsche Volkswirtschaft und die Wirtschaftspolitik die bestmöglichen Strategien und fordern und fördern deren Umsetzung.