

Verkehrsprognose und Anpassungsstrategien

VON PROF. DR. HERBERT BAUM

I. Vorwort

Wissenschaftlich begründete Prognosen spielen in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens eine hervorragende Rolle. Im Verkehrssektor wird vor allem die staatliche Investitionspolitik von Prognoseergebnissen geprägt. Die Umsetzung erfolgt in der Bundesverkehrswegeplanung, wo immerhin über ein Investitionsvolumen von 120 Mrd. DM für den Zeitraum 1985–1995 disponiert wird.

Angesichts dieser Größenordnungen dürfte man erwarten, daß die prognostischen Grundlagen stimmen. Nun ist es das Schicksal der meisten Prognosen, daß sie falsch sind. Dies soll gar nicht kritisiert werden. Störend sind vielmehr zwei Dinge: der Trend zur „offenen“ Prognose und das Unwesen der „geheimen“ Prognose.

„Offene“ Prognose bedeutet, daß wesentliche Veränderungen in den Zukunftsbedingungen, von denen die Verkehrsentwicklung abhängt, hypothetisch gesetzt werden. Von der echten „Prognose“, die eindeutig und definitiv sein sollte, kommt man so zu einem „Szenario“, das nur noch das absteckt, was alles möglich sein könnte. Geliefert wird ein ganzes Menu von Prognosen, aus dem man auswählen darf.

Die Prognostiker wählen diesen Weg, um sich damit letztlich gegen Fehlschläge abzusichern. Das Schlupfloch nicht abzusehender Entwicklungen kann dazu führen, daß bei den intermediären Zusammenhängen nicht gründlich genug recherchiert wird und die Qualität leidet.

Ein zweiter Mißstand ist das Phänomen der „Geheimprognose“. Es gibt immer häufiger Prognosen, die offiziell gar nicht da sind oder die man zumindest nicht kennen darf. Kommerzielle Beratungsfirmen, die auch für öffentliche Stellen Prognosen liefern, aktualisieren diese Prognosen für einen privaten Kundenkreis. Geschäftsgrundlage dieser sog. „Gemeinschaftsuntersuchungen“ ist Exklusivität und Nicht-Publizität. Es sickert dann doch immer einiges durch, was natürlich die verkehrspolitische Willensbildung beeinflusst, was aber bewußt bruchstückhaft gehalten wird und im letzten nicht überprüfbar ist.

Nun erfüllen Prognosen nicht sui generis den Tatbestand eines öffentlichen Gutes. Verkehrsprognosen betreffen allerdings ein Gemeinschaftsgut und haben einen hohen politischen Stellenwert. Von daher gehören Prognosen nicht zur geheimen Verschlussache, sondern sollten auf breiter Ebene – auch kontrovers – diskutiert werden.

Damit ergibt sich eine erste Anpassungsforderung in institutioneller Hinsicht: Eindeutigkeit, Transparenz und Qualitätssicherung durch Kritik.

II. Prognose der Güterverkehrsnachfrage: Wachstums-, Deregulierungs- und Integrationseffekte

Grundlage ist die von Prognos vorgelegte Gemeinschaftsuntersuchung „Güterverkehrsmarkt Europa“ aus dem Jahr 1988¹⁾. Sie bezieht sich primär auf den grenzüberschreitenden Verkehr in Europa, der – differenziert nach Ländern – bis zum Jahr 2000 geschätzt wird. In diesem Rahmen wird auch die Binnenverkehrsnachfrage in der Bundesrepublik Deutschland neu prognostiziert.

Folgende Entwicklungen werden für den Zeitraum 1990 bis 2000 erwartet:

- Das Verkehrsaufkommen im gesamten binnenländischen Güterverkehr der Bundesrepublik wird um 8,4% steigen.
- Der grenzüberschreitende Verkehr wächst mit 19,3% deutlich stärker als der Binnenverkehr mit 7,1%.
- Hauptwachstumsträger ist der Straßengüterverkehr mit einer Wachstumsrate von 8,3% im Binnenverkehr. Im grenzüberschreitenden Verkehr wird der Straßengüterverkehr um 35,8% zunehmen.
- Die Eisenbahn hat im Binnenverkehr eine leicht sinkende Tendenz (– 1,4%), während sie im grenzüberschreitenden Verkehr zulegen wird (+ 10,0%). Die Binnenschifffahrt erleidet im Binnenverkehr starke Verluste (– 5,7%), im grenzüberschreitenden Verkehr hat sie eine relativ geringe Zuwachsrate (+ 5,1%).

In dieser Basisprognose fehlen zwei Entwicklungsperspektiven:

- die Veränderung des Modal Split zwischen den Verkehrsträgern aufgrund der Deregulierung und
- die Auswirkungen der Vollendung des EG-Binnenmarktes auf das Transportaufkommen in der Bundesrepublik, also das Verkehrswachstum durch den Integrationseffekt.

Wir haben dazu Teilprognosen erstellt, die mit der Basisprognose zu einer Gesamtschätzung aggregiert werden:

1. *Der Deregulierungseffekt* erfaßt die Verlagerungen von Verkehrsmengen durch liberalisierungsbedingte Preissenkungen.

Es gibt hierzu eine Schätzung von Gutachtern im Auftrag des Bundesverkehrsministers („Ordnungspolitische Szenarien“)²⁾, die jedoch erhebliche Schwächen hat (u. a. Vernachlässigung des Werkfernverkehrs, veraltete Preiselastizitäten, Fehlinterpretation der direkten Preiselastizität).

Wir stützen unsere Berechnung auf eine breit angelegte ökonomische und demoskopische Untersuchung des Reaktionsverhaltens der verladenden Wirtschaft in der Bundesrepublik Deutschland (für die Jahre 1980 bis 1986)³⁾. Danach wird die Nachfrage wesent-

1) Rommerskirchen, St., Bollinger, P., Cerwenka, P., Gemeinschaftsuntersuchung Güterverkehrsmarkt Europa, Arbeitsheft 5: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens, Basel 1988.

2) Planco Consulting GmbH, Ordnungspolitische Szenarien zur Verwirklichung eines gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes. Teil B: Quantitative ökonomische Wirkungsanalysen, Essen 1988.

3) Baum, H. unter Mitarbeit von Gierse, M. und Maßmann, C., Preiselastizitäten der Nachfrage im Güterverkehr. Empirische Untersuchung über das zu erwartende Verhalten der Verloader, Essen 1988.

lich stärker auf Preissenkungen reagieren, so daß - gleiche Preisstrategie unterstellt - die Nachfragewanderungen zwischen den Verkehrsträgern größer sein werden als in der Planco-Untersuchung. Für die Bundesbahn nehmen wir eine erlösmaximierende Preisanpassungsstrategie an⁴⁾.

Danach ist im Binnenverkehr (bezogen auf 1986) mit folgendem zu rechnen⁵⁾:

- Die Bundesbahn wird verlieren (3,2% = 7,2 Mio t).
- Die Binnenschifffahrt wird erheblich zulegen (11,2% = 7,3 Mio t).
- Der gewerbliche Straßengüterfernverkehr wird sehr stark gewinnen (22,1% = 28,9 Mio t).
- Der Werkfernverkehr wird stark zurückgehen (25,6% = 29,0 Mio t).

Der Straßengüterverkehr insgesamt wird also infolge der Liberalisierung nahezu unverändert bleiben. Einen Erdrutsch im Modal Split oder eine Entfesselung des Straßengüterverkehrs wird es nicht geben.

2. Zur Schätzung des Integrationseffektes wird die Wachstumsprognose des *Cecchini*-Berichtes (4,5% BIP-Wachstum) zugrunde gelegt⁶⁾. Für den grenzüberschreitenden Verkehr wird angenommen, daß der Integrationseffekt in der Prognos-Schätzung (Basisprognose) schon enthalten ist. Es wird dann (mit Hilfe von Transportelastizitäten in bezug auf das Sozialprodukt) ermittelt, wie sich das BIP-Wachstum auf das Güterverkehrsaufkommen im Binnenverkehr auswirken wird.

Die Güterverkehrsnachfrage im Binnenverkehr wird insgesamt um 4,3% steigen. Der größte Zuwachs ergibt sich im Straßengüternahverkehr. Im Fernverkehr ist das Wachstum aufgrund des Integrationseffektes relativ gering.

Die Gesamtprognose des binnenländischen Güterverkehrs bis zum Jahr 2000 in der Bundesrepublik Deutschland ergibt sich aus der Aggregation der drei Teilprognosen (Tabelle 1).

Der Güterverkehr der Eisenbahn stagniert, die Binnenschifffahrt hat leichte Zuwächse, der Straßengüterfernverkehr wird - besonders im grenzüberschreitenden Verkehr - stark wachsen, aber auch der Straßengüternahverkehr wird spürbar ansteigen. Die Zuwächse des Straßengüterverkehrs werden getragen vom globalen Wirtschaftswachstum, einen beachtlichen Einfluß hat auch der Integrationseffekt, der Deregulationseffekt spielt praktisch keine Rolle. Anders liegen die Einflußgewichte bei der Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Der Deregulationseffekt wirkt relativ stark, und zwar negativ für die Eisenbahn und positiv für die Binnenschifffahrt. Nachfragesteigernd für beide ist der Integrationsef-

4) Die Ergebnisse sind mit denen der Planco-Studie *nicht* vergleichbar, da dort eine gewinnmaximierende Preisreaktion der DB unterstellt wird, während hier Umsatzmaximierung angenommen wird. Es ist davon auszugehen, daß die bei Planco zugrunde gelegten Preissenkungen der DB (die nicht ausgewiesen werden) geringer sind als bei der Umsatzmaximierungsannahme. Rechnet man mit geringeren Preissenkungen (als bei umsatzmaximierender Strategie), so fällt der Mengenverlust der DB erheblich größer aus.

5) Die Verkehrsverteilung nach Deregulierung ergibt sich aufgrund komplexer Nachfragewanderungen zwischen allen Verkehrsträgern. Der Transportmengenfluß zwischen den Verkehrsträgern differiert dabei stark nach Güterbereichen.

6) *Cecchini, P.*, The European Challenge 1992. - The Benefits of a Single Market, Aldershot/England 1988.

Tabelle 1: Prognose des binnenländischen Verkehrsaufkommens in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 2000

	Eisenbahn	Binnenschifffahrt	Straßengüterfernverkehr ³⁾	Straßengüternahverkehr	Summe
Basisprognose ¹⁾	297,1	222,1	440,5	2.367,6	3.327,3
+ Deregulierungseffekt ²⁾	- 7,2	+ 7,0	+ 0,8	—	—
+ Integrationseffekt	+ 8,6	+ 2,0	+ 10,8	+ 96,4	+ 117,8
Summe	298,5	231,1	452,1	2.464,0	3.445,7
Veränderung in % gegenüber 1990					
- insgesamt	+ 1,2	+ 5,8	+ 21,2	+ 13,0	+ 12,4
- deregulationsbedingt	- 2,4	+ 3,2	+ 0,2	—	—
- integrationsbedingt	+ 2,9	+ 0,9	+ 2,9	+ 4,4	+ 3,9

Anmerkung: 1) Nach Prognos-Schätzung von 1988, ergänzt um eine eigene Schätzung des Durchgangs- und DDR-Verkehrs.

2) Der Deregulations- und Integrationseffekt wirkt ab 1993, die Basisprognose gilt ab 1990.

3) Gewerblicher Straßengüterfernverkehr und Werkfernverkehr.

Quelle: Rommerskirchen, St., Bollinger, P., Cerwenka, P., Gemeinschaftsuntersuchung Güterverkehrsmarkt Europa ..., a. a. O.; eigene Berechnungen

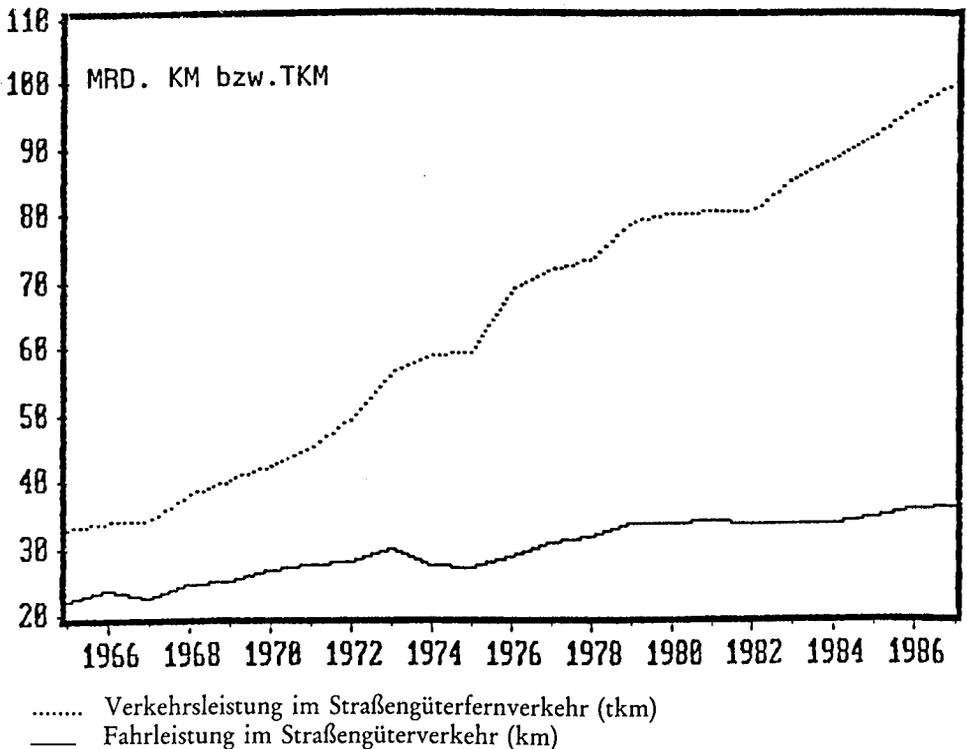
fekt, während der allgemeine Entwicklungstrend im Binnenverkehr gegen Eisenbahn und Binnenschifffahrt arbeitet.

An dieser Stelle, also beim Verkehrsaufkommen und bei der Verkehrsleistung, brechen die Prognosen meist ab. Dies ist eine nicht zulässige Verkürzung, und zwar aus zwei Gründen:

1. Nicht die Verkehrsleistung, sondern die *Fahrleistung* in Fz-Kilometer (also das, was sich auf den Straßen an Fahrzeugen bewegt) ist entscheidend für den Investitionsbedarf.

Tatsache ist, daß ein bestimmter Anstieg der Verkehrsleistungen nur zu einem deutlich unterproportionalen Anstieg der Fahrleistungen führt. Dies wird aus der Vergangenheit erkennbar (Abbildung 1).

Abb. 1: Verkehrsleistungen und Fahrleistungen im Straßengüterverkehr



Quelle: Errechnet aus: Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 1988

Wie stark sich eine Steigerung der Verkehrsleistungen in eine Steigerung der Fahrleistungen umsetzt, hängt von zwei Faktoren ab:

- Von der Auslastung im Transportgewerbe,
- vom Anteil des kombinierten Verkehrs (insbesondere Huckepackverkehr).

Die derzeitige Kapazitätsauslastung im Straßengüterverkehr ist relativ ungünstig (Gewerbe: 60 %, Werkverkehr 40 bis 45 %). Infolge der erhöhten Wettbewerbsintensität bei einer Deregulierung wird sich ein Zwang zur besseren Auslastung ergeben. Das gilt auch für den Werkverkehr, der die Beförderungsmöglichkeit für Dritte erhalten wird.

Der Huckepackverkehr hatte in den letzten 20 Jahren einen steilen Wachstumstrend, der sich so in Zukunft wahrscheinlich nicht fortsetzen wird. Im vergangenen Jahr waren im Binnenverkehr schon deutliche Bremsspuren erkennbar; dennoch ist mit einem weiteren Wachstum zu rechnen. Die Deregulierung könnte zu einer Steigerung des Huckepackverkehrs führen: Sinkende Frachtpreise fördern eine Verlagerung auf den Huckepackverkehr, da er bei größeren Entfernungen (ab 300 km) kostengünstiger ist als die durchgehende Beförderung auf der Straße. Es kommt hier entscheidend auf die künftige Preispolitik der Bundesbahn an.

Aufgrund dieser Entwicklungstrends (Auslastung und Anteil des kombinierten Verkehrs) wird eine steigende Verkehrsleistung nur eine abgeschwächte Mehrbelastung der Straßeninfrastruktur zur Folge haben.

2. Eine notwendige Erweiterung der Verkehrsprognose betrifft die Angebotsseite. Das erwartete Nachfragewachstum muß konfrontiert werden mit den verfügbaren Aufnahmekapazitäten der Verkehrsinfrastruktur. Von der Verkehrsprognose kommt man so zur Belastungsprognose, die den eigentlich entscheidenden Befund liefert.

Belastungsanalysen werden im Rahmen von Straßenverkehrszählungen für die Bundesverkehrswegeplanung durchgeführt⁷⁾. Sie zeigen die hohe Belastung des Straßennetzes in der Bundesrepublik: Rund 30 % des Autobahnnetzes haben tägliche Verkehrsstärken von mehr als 40.000 Fahrzeugen. Das ist der Grenzwert, wo überlastete Zustände beginnen.

Wesentlich kritischer wird das Bild, wenn man die Verkehrsstärken nach Bundesländern differenziert: In Nordrhein-Westfalen, Hessen, Baden-Württemberg und in den Stadtstaaten überschreiten rund 50 % der Autobahnstrecken diesen Schwellenwert. Die Hauptbelastung der Straßeninfrastruktur geht vom Pkw-Verkehr aus: Der Anteil des Pkw am Fahrzeugaufkommen liegt bei 83 % (auf Autobahnen), der Anteil des Güterverkehrs bei 16 %.

Die Belastung des Straßennetzes wird in Zukunft steigen, wenn auch abgeschwächt im Verhältnis zur erwarteten Steigerung der Verkehrsleistungen. Die Ursache dafür liegt nicht in der Marktliberalisierung, sondern die Schärfe des Problems ergibt sich aus dem heute schon erreichten hohen Niveau der Belastung und aus der wachstumsbedingten Verkehrssteigerung.

Analytisch und planerisch müßte die Belastungsseite stärker als bisher in den Vordergrund gestellt werden. Es gibt dazu Ansätze im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung mit einer Fortschreibung der Belastung durch Trendprognosen, d. h. nur in Abhängigkeit der Zeit. Derartige Belastungsabschätzungen sind jedoch noch zu schematisch und nehmen zu wenig Rücksicht auf wirtschaftliche Veränderungen. Sie werden auch in

7) Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Straßenverkehrszählung 1985 in der Bundesrepublik Deutschland. Jahresfahrleistungen und mittlere DTV-Werte, Bergisch Gladbach 1986.

der politischen Diskussion noch zu wenig beachtet im Sinne einer prospektiven Engpaßanalyse, aus der Investitionsdringlichkeiten abzuleiten wären.

III. Aufgaben und Alternativen der Anpassung

Die Prognosen markieren Anpassungs- und Gestaltungsbedarf für die Verkehrswirtschaft und die Verkehrspolitik. Im Grundsatz bestehen zwei Optionen:

- das Angebot wird an die Nachfrage angepaßt oder
- die Nachfrage wird so gesteuert, daß sie auf das Angebot paßt.

Vor der Anpassungsnotwendigkeit stehen alle: die verladende Wirtschaft, das Transportgewerbe und der Staat.

1. Der *verladenden Wirtschaft* dürfte die Anpassung noch am leichtesten fallen. Eigentlich dürfte sie gar keinen Anpassungsbedarf haben. Denn die Verloader sind es ja letztlich, die durch ihre Nachfrageentscheidungen die prognostizierte Entwicklung hervorrufen.

Dennoch ergibt sich ein Anpassungsbedarf, wenn man adaptive Erwartungen unterstellt: Jeder Verloader wird wissen, daß auch alle anderen in Zukunft stark im Straßengüterverkehr expandieren werden. Jeder erwartet also eine Verschlechterung der Verkehrssituation auf der Straße. Das wiederum kann ihn veranlassen - entgegen seiner ursprünglichen Absicht - jetzt verstärkt, z. B. mit der Eisenbahn oder im kombinierten Verkehr, zu versenden. Wenn alle so denken, kommt nur eine abgeschwächte Steigerung des Straßengüterverkehrs zustande. Rationale Erwartungen führen also dazu, daß Prognosen sich eben nicht selbst erfüllen, sondern im Gegenteil sich eher widerlegen.

Trotzdem ist davon auszugehen, daß die relativen Vorteile des Straßengüterverkehrs noch so dominierend bleiben werden, daß dieser Überlaufeffekt nicht eintritt. Von daher ist eine wesentliche Selbstkorrektur der Prognose nicht zu erwarten.

2. Die zweite Anpassungsaufgabe liegt bei den *Verkehrsunternehmen*. Sie müssen sich auf veränderte Transportmengen und Marktanteile einstellen.
 - Die expandierenden Verkehrsträger müssen die Kapazitätsvoraussetzungen für das prognostizierte Wachstum schaffen.
 - Die schrumpfenden Verkehrsträger nehmen entweder die Entwicklung hin oder versuchen gegenzusteuern.

Die schwerwiegendste Anpassungslast hat die Deutsche Bundesbahn. Das Problem der Eisenbahn resultiert daraus, daß sie beide nachfragebestimmenden Entwicklungstrends (Güterstruktureffekt und Konkurrenzeffekt) gegen sich hat.

Kann die Bahn den Güterstruktureffekt abschwächen oder umkehren? Sie müßte dazu in wachstumsträchtige Transportmärkte, die bisher bei der Straße sind, eindringen. Nachfrageanalysen zeigen, daß die verladende Wirtschaft keineswegs unabänderlich auf den Straßengüterverkehr fixiert ist. Auf der anderen Seite zeigen die Profildifferenzen zwischen Schiene und Straße, daß die Bahn eine Reihe von nicht-aufholbaren Nachteilen hat. Die Bahn hat in den höherwertigen Märkten nur begrenzte Chancen, ohne damit den Güterstruktureffekt abwenden zu können.

Das andere Problem ist der Konkurrenzeffekt, der sich aus der Liberalisierung ergibt. Die zu erwartenden Preissenkungen der konkurrierenden Verkehrsträger erfordern von der Bahn eine preispolitische Anpassung. Entscheidend ist dabei die Erkenntnis - wir haben das mit Simulationsrechnungen überprüft -, daß die Bahn nicht mit einer Einheitspreisstrategie antworten darf, sondern sie muß vielmehr ihre Reaktion je nach Teilmarkt differenzieren. Die Preisreaktion der DB sollte unter der Zielsetzung Erlösmaximierung eine Kombination aus Gleichpreisigkeit, geringeren Preissenkungen, Preiskonstanz, z. T. auch von Preiserhöhungen, sein. Allerdings werden sich auch bei einer optimalen Preispolitik Mengenverluste und Verschlechterungen des Betriebsergebnisses der Bahn nicht vermeiden lassen.

3. Vor einer Anpassungsaufgabe steht schließlich die staatliche *Verkehrsinfrastrukturpolitik*: Sie hat zwei grundsätzliche Möglichkeiten:

- Sie kann die Entwicklung, so wie sie sich abzeichnet, akzeptieren und die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür schaffen. Das wäre eine nachfrageorientierte Investitionspolitik.
- Sie kann versuchen, die Entwicklung zu korrigieren, weil sie sie aus übergeordneten Gründen für falsch hält.

Die ökonomischen Lehren sprechen für eine nachfrageorientierte Infrastrukturpolitik:

- Sie garantiert eine effiziente Ressourcennutzung.
- Sie respektiert die Konsumentensouveränität.
- Sie eröffnet Spielräume für wirtschaftliches Wachstum.

Die Gegenposition wäre eine Politik des Nichtstuns oder eine Steuerung über „Flaschenhälse“. Eine solche Politik könnte motiviert sein aus der Hoffnung auf eine Selbstregulierung im Sinne einer Umlenkung von der engpaßbedrohten Straße auf die Schiene oder andere öffentliche Verkehrsmittel.

Es gibt eine ganze Reihe von Beispielen für eine derartige Verweigerungshaltung, vor allem auf Länder- und Kommunalebene. Die Folge einer Verweigerungspolitik ist, daß die erhofften Verkehrsverlagerungen (meistens) nicht gelingen, sondern der Verkehr quält sich weiterhin durch die Engpässe mit hohen volkswirtschaftlichen Kosten, ohne daß davon ökonomisch sinnhafte, allokativen Wirkungen ausgehen. Die Verkehrsinfrastruktur wird zur „Wachstumsbremse“.

Auf der Ebene des Bundes vermeidet man derartige schroffe Zurückweisungen von Investitionsprojekten, sondern es geschieht sozusagen subkutan durch Betätigung des finanziellen Hebels: Das Einfrieren von Finanzmitteln bei weiter steigendem Nettobedarf, steigendem Ersatzbedarf und steigenden Baupreisen muß Engpässe zur Folge haben, die von der Politik offensichtlich hingenommen werden. Das hohe Gewicht anderer Zielkomponenten (z. B. regionale Erschließung und Anbindung, Erfüllung veränderter qualitativer Ansprüche) verwässert das Prinzip der Nachfrageorientierung beim Infrastrukturausbau. Schließlich bedeuten Verzögerungen in der Realisation des Bedarfsplans im Grunde eine Abkehr von diesem Prinzip.

Nicht jeder Wunsch kann erfüllt werden. Es wird immer eine Lücke zwischen Bedarf

und finanzierbaren Möglichkeiten geben. Es gibt aber Spielräume, um dem Leitbild der Bedarfsgerechtigkeit mehr Geltung zu verschaffen – etwa durch quantitative und qualitative Maßnahmen, durch konventionelle und innovative Lösungen, die bisher bei weitem nicht ausgeschöpft werden.

IV. Wettbewerbsneutrale Investitionspolitik

Auf dem liberalisierten Verkehrsmarkt der Zukunft wird die Ordnungspolitik immer weniger Möglichkeiten haben, die Verkehrsnachfrage durch Marktinterventionen zu steuern. Es muß die Gefahr gesehen werden, daß diese Handelnlücke zunehmend durch eine verkehrslenkende Ausrichtung der Investitionspolitik geschlossen wird.

Einseitige und ökonomisch nicht gerechtfertigte Bevorzugungen oder Benachteiligungen bei den Investitionen erzeugen nachhaltige Ungleichgewichte zwischen Verkehrsnachfrage und Kapazität und damit schwerwiegende diskriminierende Wettbewerbseffekte. Von daher stellt sich die Forderung nach einer wettbewerbsneutralen Investitionspolitik. Dies wird eines der zentralen Themen der künftigen Verkehrspolitik sein.

Man könnte versuchen, eine wettbewerbliche Konformität durch einen Verhaltenskodex für die Investitionspolitik zu sichern. Ein wesentliches Element wäre dabei, daß jeder Verkehrsträger durch Wegeabgaben für seine Kosten verantwortlich gemacht wird. Ich bin skeptisch, ob ein solcher Kodex funktioniert. Nicht die Wegeabgaben bringen die Lösung, sondern entscheidend ist, daß die Wegeabgaben wettbewerbsneutral gestaltet werden. Und das ist von der Verkehrspolitik vermutlich nicht zu bekommen. Unverzerrte Wegeabgaben können eigentlich nur dadurch erreicht werden, daß eine unabhängige Institution (z. B. die Wettbewerbsbehörde) die Preispolitik des Staates als monopolistischem Anbieter von Infrastrukturleistungen gegenüber den nachfragenden Verkehrsträgern überwacht und Ungleichbehandlungen zu vermeiden sucht.

Die Investitionspolitik mündet damit in die Ordnungspolitik. Wenn es nicht gelingen sollte, die Infrastrukturentscheidungen marktökonomisch zu begründen und zu sichern, wird die bisherige Regulierung durch Marktinterventionen transformiert in eine Regulierung durch Investitionen. Die Verkehrsnachfrage käme nicht mehr zu ihrem Recht, die Wirtschaft würde verlieren und die Möglichkeit eines marktwirtschaftlichen Verkehrssektors wäre auf lange Zeit vertan.