

Verkehrstechnik der Zukunft aus NRW

Wir müssen den Ehrgeiz haben, zum führenden Kompetenzzentrum in der Verkehrstechnik zu werden, in dem Hightech-Produkte vom PKW über LKW bis zur Hochgeschwindigkeitseisenbahn, von Umschlaganlagen bis zu Verkehrsleitsystemen entwickelt und produziert werden. Die doppelte Chance, die in dieser industriellen Fähigkeit liegt, müssen wir entschlossen nutzen: um unsere Verkehrsprobleme mit eigenen Mitteln zu lösen und um Arbeitsplätze in einem weltweiten Wachstumsmarkt zu schaffen.

Finanzierung

Die verkehrspolitischen Ziele sind finanzierbar. Dazu muß dem Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“ entschlossen Geltung verschafft werden. Das Steuer- und Abgabenaufkommen im Verkehr muß zweckgerichtet für Zukunftsvorhaben eingesetzt werden.

Unsere Städte brauchen einen effizienten ÖPNV, weil sie sonst am Autoverkehr ersticken. Busse und Bahnen müssen in dichter Taktfolge fahren, sie müssen komfortabel, sicher und pünktlich sein, und sie müssen für alle Bürgerinnen und Bürger bezahlbar sein. Ein so beschriebenes ÖPNV-System kostet zusätzliches Geld, das über eine zweckgebundene Erhöhung der Mineralölsteuer um 10 Pfennige aufgebracht werden kann.

Auch die Autofahrer würden von einem Qualitätssprung im Öffentlichen Nahverkehr profitieren, weil das Straßennetz nutzbar bleibt und in vielen Fällen der ÖPNV zur attraktiven Alternative werden kann, die den Umstieg lohnt. In der freien Auswahl zwischen mehreren attraktiven Verkehrsmitteln und im Abbau von Barrieren dazwischen liegen die entscheidenden Spielräume zur Sicherung der Bewegungsfreiheit des einzelnen.

3. Schlußbemerkung

Soweit zu den grundsätzlichen verkehrspolitischen Überzeugungen und Absichten, die ich Ihnen vortragen wollte. Sollten Sie Widerspruch empfinden, zögern Sie nicht, mir Ihre Gegenargumente zu nennen; gegen Zustimmung hätte ich natürlich auch nichts einzuwenden.

Sie haben noch einen langen Tag mit vielen Vorträgen vor sich; deshalb will ich Ihre Zeit nicht weiter strapazieren, auch wenn es noch sehr viele einzelne Fragen und konkrete Projekte gibt, die ich für sehr spannend halte und über die ich ebenfalls sehr gern mit Ihnen diskutieren möchte. Dazu besteht vielleicht ein anderes Mal die Gelegenheit und hoffentlich nicht erst zu Ihrem 80-jährigem Bestehen.

Für heute wünsche ich Ihnen noch einen interessanten Tag, anregende Gespräche und den auswärtigen Gästen auch noch ein paar erholsame Stunden im Anschluß an diese Veranstaltung im lebendigen Köln. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum der Wirtschaft
als verkehrspolitische Herausforderung

VON HORST TELTSCHIK, MÜNCHEN

In einer stark emotionalisierten, teilweise auch ideologisierten Debatte um die Mobilität von Personen und Gütern stehen heute ganz überwiegend die negativen Auswirkungen im Vordergrund.

Die fundamentale Bedeutung von Mobilität

- als Grundbedürfnis einer freien Gesellschaft und
 - als Grundvoraussetzung unserer arbeitsteiligen Wirtschaftsordnung
- wird vielfach als selbstverständlich vorausgesetzt bzw kaum noch zur Kenntnis genommen. Diese Diskrepanz in der Wahrnehmung ist umso gefährlicher, als auch Mobilität zu einem der wichtigsten Standortfaktoren im globalen Wettbewerb geworden ist.

Die Menschheit war noch nie so mobil wie heute. Wenn es einen Mobilitätsindex gäbe, der alle Arten von physischer und geistiger Mobilität gewichtet zusammenführen würde, dann wäre unsere Mobilität im Laufe unserer Geschichte exponentiell gestiegen.

Beweglichkeit im Sinne von Flexibilität, Veränderungs- und Anpassungsbereitschaft ist für die westlichen Industrieländer die bedeutendste politische Aufgabe der Gegenwart: Die Fähigkeit zu solch umfassender Mobilität entscheidet im Zeitalter der Globalisierung über die Zukunft der alten Industriestandorte.

Die aktuellen Globalisierungsprozesse der Weltwirtschaft wurden erst möglich durch die erhöhte Mobilität von Kapital, Dienstleistungen und Information. Ein Schlüsselfaktor ist dabei die Leistungsfähigkeit der nationalen und internationalen Transportsysteme.

Für die Wirtschaft geht es zunächst um Faktor- und Gütermobilität:

Der Umfang von Gütermobilität ist direkt mit dem Grad der Arbeitsteilung und der Intensität der wirtschaftlichen Austauschprozesse verknüpft. Solange der Münchner Weißbier trinkt und der Kölner sein Kölsch, ist der Verkehr geringer als wenn jeder beides im Kühlschrank hat.

Wie sehr wirtschaftlicher Erfolg auf eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist, zeigt das Beispiel der Emerging Countries: Der Mangel an leistungsfähigen Verkehrs-

Anschrift des Verfassers:

Dr. h.c. Horst Teltschik
Mitglied des Vorstandes der BMW AG
Petuelring 130
80788 München

netzen in Ländern wie Indien, Malaysia, Thailand oder China ist der entscheidende Engpaß für die wirtschaftliche Entwicklung - trotz der Revolution in der Kommunikationstechnologie. Die Regierungen dieser Länder haben erkannt, daß ihre Lohnkostenvorteile im Wettbewerb um Auslandsinvestitionen nur dann zu Standortvorteilen werden, wenn ein Mindestmaß an Mobilität gewährleistet werden kann. Umgekehrt zeigt das Beispiel aber auch, daß die noch gute Qualität der Infrastruktur in den westlichen Industrieländern ein Standortvorteil ist, den es unbedingt zu bewahren gilt.

In allen Industriestaaten trägt der Verkehrssektor selbst wesentlich zum Wachstum bei.

Addiert man den Fahrzeugbau, Wartung und Unterhaltung der Fahrzeuge sowie die Bereitstellung der Infrastruktur zu den Transportleistungen hinzu, summiert sich der Anteil des Verkehrssektors an der Bruttowertschöpfung in Deutschland auf nahezu 20 Prozent. In Deutschland wird heute jede fünfte Mark für Mobilität aufgewandt. Direkt und indirekt sind damit 5 Mio Arbeitsplätze vom Verkehrssektor abhängig. Auch im gegenwärtigen Konjunkturaufschwung ist der Auto-Export wieder eine der Wachstumslokomotiven, auf die wir nicht verzichten können.

Mobilität von Personen und Gütern ist - und das ist schon eine Binsenweisheit - positiv korreliert mit der Höhe des Wohlstandsniveaus.

Ebenso unbestritten ist, daß dies maßgeblich auf das Automobil bzw. den LKW zurückzuführen ist. Die Straße ist somit heute der wichtigste Verkehrsträger - nicht nur für die Wirtschaft.

Denn auch der rapide gestiegene Personenverkehr findet heute vor allem mit dem Automobil, d.h. auf der Straße statt:

Die Nachfrage nach Mobilität wird auch in Zukunft steigen. Eine ständig wachsende Transportmenge der produzierten und gehandelten Güter und neue güterwirtschaftliche Verflechtungen z.B. mit Osteuropa werden vor allem auf der Straße zusätzliche Verkehrsströme hervorrufen.

Zusammenfassend gilt deshalb die These:

Ein leistungsfähiger Verkehr, d.h. friktionslose und bezahlbare Mobilität, ist für die Wirtschaft im globalen Wettbewerb ein zentraler Standortfaktor.

Umgekehrt gilt dann aber auch:

Verhinderter, verteuerter oder stehender Verkehr ist ein Killer von Wettbewerbsfähigkeit.

Warum dies so ist, ist einfach zu beantworten:

- 1) Mobilität ist eine Grundbedingung für eine pluralistische Gesellschaft und für eine arbeitsteilige Wirtschaft.
- 2) Wo Mobilität behindert ist, entstehen Kosten, die die Wettbewerbsfähigkeit belasten.

Verkehr, insbesondere der automobiler Verkehr, droht zum Opfer seines Erfolgs zu werden. Unbestritten ist der Befund, daß die rapide Verkehrsentwicklung - zumindest in den westlichen Industriestaaten - mit steigenden volkswirtschaftlichen Kosten verbunden ist:

- Kosten aus Verkehrsbehinderungen,
- Kosten aus Verkehrsverteuerungen und zunehmend auch
- Kosten aus Beeinträchtigungen der Umwelt.

Die Kosten der Verkehrsüberlastung in der Europäischen Union wurden von der EU-Kommission mit ungefähr 2% des jährlichen BIP der Gemeinschaft beziffert. Experten im Hause BMW haben in einer Untersuchung errechnet, daß sich allein die Staukosten in Deutschland mittlerweile auf über 200 Mrd DM pro Jahr belaufen. Das entspricht einer monetären Wohlstandseinbuße von rund 6000 DM für jeden Arbeitnehmer.

Dazu kommt in der Praxis immer häufiger auch die Konfrontation mit physischen Knappheiten wie etwa die Endlichkeit von Flugfrequenzen im Luftraum oder vermeintliche Grenzen der Bodenversiegelung beim Straßenbau und bei der Erweiterung von Wasserwegen. Am Ende dieser Überlegungen steht die Einsicht, daß Infrastrukturkapazitäten auf lange Sicht nicht beliebig erweiterbar sind. Dies entschuldigt jedoch weder kurzfristige politische Versäumnisse noch die unzureichende Anwendung von Steuerungsinstrumenten zur besseren Auslastung vorhandener Kapazitäten

Eine weitere These:

Mobilität ist Wohlstandsmotor und Umweltbelastung zugleich.

Am besten für die Umwelt wäre gar kein Verkehr, am besten für die Wirtschaft dagegen möglichst freizügiger und billiger Verkehr.

Wer diesen Zielkonflikt lösen will, muß die folgende Frage beantworten: Wieviel Verkehr ist *nötig*, um Wohlstand und Beschäftigung zu sichern, und wieviel Verkehr ist *möglich*, um Umwelt- und Infrastrukturbelastung beherrschbar zu machen.

Vor diesem Hintergrund zunehmender Kosten des Verkehrs und absehbarer Probleme bei Infrastruktur und Umwelt wird deutlich, daß in Zukunft an einer zumindest graduellen Entkoppelung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum kein Weg vorbeiführt. Zuwächse beim Sozialprodukt müssen künftig mit deutlich unterproportionalen Zuwächsen oder gar einem Rückgang bei den Fahrleistungen - nicht aber bei den Transportleistungen (!) - einhergehen. Das heißt: Über Produktivitätssteigerungen im Verkehrssystem ist mehr Transport, mehr Wirtschaftswachstum und mehr Wettbewerbsfähigkeit zu ermöglichen, ohne entsprechend mehr Verkehrs- und Umweltbelastung zu erzeugen.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß Verkehrspolitik als Standortpolitik eine starke *europäische* Dimension erhalten muß. Denn spätestens mit der Währungsunion wird sich der Standort Europa als Einheit im globalen Wettbewerb behaupten müssen.

Die großen kontinentalen Transversalen müssen in einem System transeuropäischer Netze verknüpft und erweitert werden. Das gilt für die Straße mindestens genauso wie für die Schiene.

Die Strategie der Europäischen Kommission zur Errichtung transeuropäischer Netze leidet nicht nur unter einer von den Nationalstaaten verschuldeten Unterfinanzierung. Sie ist in ihrer verkehrsträgerspezifischen Ausrichtung auch zu einseitig auf die Schiene konzentriert. Der Bedarf an neuen leistungsfähigen Straßen aber ist gerade in Ost-West Richtung immens.

Bevor umfangreiche Investitionen in neue Schienenwege getätigt werden, müssen die europäischen Bahnen erst einmal konkurrenzfähig werden. Mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, ist eine rationale Strategie. Ökonomisch effizient ist sie nur dann, wenn die Bahnen in die Lage versetzt werden, unter Wettbewerbs-Bedingungen Marktanteile zurückzugewinnen.

Die größten Wachstumsraten sind daher zunächst für den kombinierten Verkehr zu erwarten, wenn reibungslosere Übergänge an den Schnittstellen erreicht sind.

Das Verlagerungspotential Straße/Schiene wird mittelfristig begrenzt bleiben. Als Faustformel gilt, daß eine Reduzierung des Straßenverkehrs um 10% eine Kapazitätserweiterung der Bahn um etwa 50 Prozent erfordern würde. Eine Verdoppelung der Personenverkehrsleistung auf der Schiene würde nicht ausreichen, um den für die nächsten drei Jahre prognostizierten Zuwachs auf der Straße aufzunehmen. Diese Zahlen machen deutlich, daß die Straße vorerst nicht mit relevanten Entlastungseffekten rechnen kann. Viele unserer Straßen aber sind dem automobilen Ansturm nicht mehr rund um die Uhr gewachsen.

Wachsende Verkehrsbedürfnisse bei gleichzeitig rückläufigem Straßenbau haben zahlreiche Flaschenhälse hervorgebracht, unter denen die Leistung des gesamten Netzes leidet. Die Länge des öffentlichen Straßennetzes in Deutschland stieg seit 1970 nur um 5%, der Kfz-Bestand aber um fast 50%.

Die Folgen dieser Infrastrukturmängel sind erhebliche Einbußen an Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Aber auch ökologisch bedeutsame Einsparungen, z.B. beim fahrzeugbezogenen Kraftstoffverbrauch, werden teilweise durch die zahlreichen Staus wieder zunichte gemacht.

Auch für die Zukunft ist keine Entlastung der Verkehrsinfrastruktur in Sicht. Die bereits genannten verkehrserzeugenden Mobilitätstrends werden zwar gedämpft durch die zunehmende Nutzung elektronischer Netzwerke. Eine umfassende Dematerialisierung der Wirtschaft ist aber Illusion. Selbst eine abfallvermeidende Kreislaufwirtschaft wird eher *mehr* Verkehr erzeugen.

Welche Anforderungen haben wir also an die Verkehrspolitik zu stellen?

Die Beseitigung von Engpässen im Straßennetz muß in der Verkehrspolitik ganz oben stehen. Folgt man dem ökonomischen Prinzip, dann ist auch und gerade unter Einbeziehung von Umweltkosten die durchgängige Einrichtung einer dritten Fahrspur an Autobahnen bei vielen Strecken die gesamtwirtschaftlich effizienteste Alternative. Der dritte Fahrstreifen erhöht die Kapazität eines Autobahnquerschnitts um bis zu 50 Prozent. Können wir darauf verzichten?

Die Antwort in der nüchternen Diktion der Wissenschaftler - übrigens Ihres Hauses: Das Nutzen-Kosten-Verhältnis einer dritten Fahrspur liegt mit 5,1 fast fünfmal höher als beim hochgelobten kombinierten Verkehr, wo es nur 1,1 beträgt. Die Antwort kann also nur lauten: Wir sollten auf den dritten Fahrstreifen *nicht* verzichten.

Doch machen wir uns nichts vor: Kapazitätsausbau *allein* trägt nicht mehr. Hinzu kommen müssen innovative Lösungen für die intensivere Nutzung bestehender Kapazitäten: Produktivitätsreserven sind auch über eine Verbesserung des Verkehrsflusses mit Hilfe moderner Telekommunikations- und Informationstechniken der sogenannten *Telematik* zu mobilisieren.

Experten beziffern die mit Verkehrsleittechnik mobilisierbaren Kapazitätsreserven auf bis zu 20 Prozent, auf bestimmten Streckenabschnitten sogar darüber. Dort, wo Straßenverkehr bereits elektronisch gesteuert wird, ist auch die Zahl der Unfälle um 20 bis 30 Prozent zurückgegangen. Auch das müssen wir in Rechnung stellen, wenn wir von Wettbewerbsfähigkeit reden.

Mit Telematikprodukten und -dienstleistungen ist aber nicht nur für die Nutzer sondern auch für die Hersteller und Anbieter ein beachtliches Wertschöpfungspotential verbunden. Die EU-Kommission veranschlagt den Markt nur für Infrastruktur und für Endgeräte allein im Straßenverkehr auf mindestens 65 Mrd ECU. Weitergehende Schätzungen für den gesamten Verkehrssektor gehen von 100 bis 150 Mrd ECU aus. Ich denke, wir sollten uns diesen Markt nicht entgehen lassen.

Das Beispiel der Telematik macht hinreichend deutlich, wie sehr Verkehrspolitik auch *Standortpolitik* ist. Nur wenn die Verkehrspolitik heute rechtlich und organisatorisch die Voraussetzungen für die flächendeckende Einführung von Telematiksystemen schafft, werden die Europäer morgen in diesem großen Markt erfolgreich sein.

Rationalisierung ist ein anderes Stichwort in der verkehrspolitischen Debatte. Dabei wird vor allem an eine Verbesserung der Auslastung bei Fahrzeugen und an logistische Bündelungen (wie Frachtbörsen und Güterverkehrszentren) bzw. Kooperationen (wie in der City Logistik und bei Güterverteilzentren) gedacht. Diese Strategien senken rein *technisch* die Fahrleistungen. *Ökonomisch* effizient sind sie jedoch nur dann, wenn sie auch den Anforderungen des Wettbewerbs und dem Kalkül unternehmerischen Handelns entsprechen - und *nicht* das Ergebnis dirigistischer Eingriffe sind.

Der angebotsorientierten Strategie der Erweiterung, Optimierung und Rationalisierung von Verkehrsinfrastruktur wird die inzwischen populäre aber auch populistische Forderung nach einer *Begrenzung* der Verkehrsnachfrage entgegengestellt. Mit einer Politik der willkürlichen Verteuerung soll der Verkehr insgesamt eingeschränkt werden. Außerdem soll dieses dann festgeschriebene Verkehrsaufkommen zwischen den Verkehrsträgern umverteilt werden.

Solche Ansätze - die mit willkürlich erhobenen Straßenbenutzungsgebühren bzw. Road Pricing dem Verkehrsinfarkt auf der Straße begegnen wollen - spiegeln sich wider in dem Grünbuch der EU-Kommission mit dem Titel "Faure und effiziente Preise im Verkehr". Negative externe Effekte im Straßenverkehr dienen der EU-Kommission als Begründung, mit marktwirtschaftlichen Instrumenten angeblich effizientere Preise zunächst ausschließlich im Straßenverkehr durchsetzen zu wollen.

Davor kann ich nur warnen:

Die wissenschaftlichen Methoden zur Berechnung von Externalitäten sind alles andere als abgesichert. Die Ergebnisse verschiedenster Ansätze streuen um 1000 Prozent. Das ist sage und schreibe ein Fehler-Faktor zehn! Ist es nicht mehr als leichtfertig, daraus preispolitische Maßnahmen abzuleiten?

Wird mit solch fragwürdigen Methoden einseitiger Kostenanlastung nicht vernachlässigt, welche umfangreiche positive externe Effekte vom Straßenverkehr ausgehen? Werden nicht auch die exorbitant hohen Zahlungen, die der europäische Autofahrer bereits Jahr für Jahr erbringt, einfach unterschlagen? Wird damit nicht auch verschwiegen, daß die externen Kosten des Straßenverkehrs bereits durch Innovationen der Autoindustrie drastisch gesunken sind?

Nur zur Erinnerung:

Die Abgaben des Straßenverkehrs in der EU - bestehend aus Kfz-Steuern, Mineralölsteuern einschließlich Mehrwertsteuer und Straßenbenutzungsgebühren lagen im Jahr 1995 bei 163,3 Mrd ECU und damit um 99 Mrd ECU höher als die Ausgaben für Straßenverkehrsinvestitionen. Die Gruppe der Kraftfahrer bzw. das Auto ist somit der einzige Verkehrsträger, der sowohl seine internen als auch einen ganz erheblichen Teil seiner externen Kosten - wenn nicht sogar alle - selbst trägt.

Eine künstliche Verknappung des Straßenraums mit zweifelhaften Methoden läuft auf eine Mangelverwaltung hinaus, die mit Marktwirtschaft nichts zu tun hat.

Einen ordnungspolitischen Sinn würde ein System von Autobahngebühren nur dann erhalten, wenn es leistungsfähige Alternativen für den Autofahrer gäbe oder zumindest keine Engpässe. Dann könnte es Sinn machen, die pauschale Besteuerung der Kraftfahrer aufkommensneutral in eine weitgehend verursachergerechte bzw. fahrleistungsbezogene Anlastung der *internen* Kosten umzuwandeln. Aus vormaligen fixen Kosten würden dann variable, kilometerabhängige Kosten. Dies würde einen echten Wettbewerb ermöglichen, der eben nicht, zumindest nicht generell mit sinkenden Preisen im Straßentransport gleichzusetzen ist.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich folgendes Fazit zur künftigen Verkehrspolitik ziehen:

Die zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik ist, die Bedingungen für Mobilität zu gestalten - klassische Verkehrspolitik mit ausschließlich Kapazitäts- und Preismaßnahmen greift heute zu kurz.

Verkehrspolitik *ist* Mobilitätsmanagement.

Ich kann hier natürlich nicht für den Bundesverkehrsminister sprechen und weiß auch nicht, ob er sich *auch* als Mobilitätsmanager versteht. Die Aufgabe kann er jedenfalls nicht im Alleingang lösen. Der Verkehrs-, der Forschungs-, der Umwelt-, der Finanz- und der Wirtschaftsminister müssen zumindest zeitweise „an einem Strang ziehen“, da gutes Mobilitätsmanagement hohen Abstimmungsbedarf voraussetzt. Teamwork ist gefragt - *auch* in der Politik.

Das Teamwork hört jedoch nicht vor den Toren Bonns auf. Auch die Autohersteller, ebenso wie die Elektronikbranche stehen in der Verantwortung, kooperativ ihren Beitrag zu leisten.

Das ist eine Bringschuld der Unternehmen. Mehr noch: Die Unternehmen müssen ihre Kompetenz zur Lösung von Verkehrsproblemen einbringen. BMW hat deshalb schon vor fast zehn Jahren zusammen mit der Stadt München das Projekt Kooperatives Verkehrsmanagement mit sehr guten Resultaten initiiert. BMW *setzt* auch auf die Durchsetzung der Telematik in vielfältiger Form - das Fahrzeugnavigationssystem Carin wird heute auf Wunsch in jedem Siebener und Fünfer-Modell angeboten. In wenigen Jahren wird der Travel Assistant zur optimalen Routenplanung zum Standard eines BMW gehören. Das „Go“ der Politik ist es, worauf wir warten.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich abschließend meine Ausführungen in *fünf Forderungen* zusammenfassen:

1. In unserer Gesellschaft muß wieder ein *Konsens* hergestellt werden, daß es unverzichtbar ist, eine auf Dauer bedarfsgerechte aber auch ertragbare Mobilität als Existenzgrundlage sicherzustellen.
2. Mobilitätsnachfrage durch ordnungs- oder preispolitische Maßnahmen zu beschränken, ist keine Lösung. Sind wir dann aber z. B. mit der vieldiskutierten Autobahn-Vignette als Einzelmaßnahme auf dem richtigen Weg? Besser ist allemal, den Zusammenhang mit intelligenten, angebotsorientierten Maßnahmen nicht aus den Augen zu verlieren.
3. Kapazitätserweiterungen und qualitative Verbesserungen im Bereich einzelner Verkehrsträger sind ökonomisch und ökologisch geboten und sollten mit Nachdruck realisiert werden. Die Leistungspotentiale der Verkehrsinfrastruktur, die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger *und* die Vorteile ihrer Kombination müssen noch sehr viel besser ausgeschöpft werden.

4. Friktionsfreie und umweltverträgliche Mobilität setzt innovative Industrien und eine positive Haltung der Gesellschaft gegenüber neuen Technologien voraus. Nur Spitzentechnologien - von der Telematik bis zum Wasserstoffantrieb - können auf Dauer die Zielkonflikte der Verkehrspolitik - so etwa den zwischen Mobilität und Umweltschonung - auflösen.

5. Effizientere Verkehrssysteme brauchen den supranationalen Ansatz. Der scharfe internationale Wettbewerb zwingt uns zu einer *wirklich* europäischen Verkehrspolitik. Binnenmarkt, Währungsunion und netzartig verknüpfte Systeminfrastrukturen gehören zusammen, ebenso wie ein reibungsloser Qualitäts- und Kostenwettbewerb in den Verkehrsnetzen unser Ziel sein muß.

Meine Damen und Herren, der Verkehr der Zukunft bietet hervorragende Chancen für Innovationen, seien sie organisatorischer oder technologischer Art. *Unser* Ziel sollte sein, diese neuen kreativen Lösungen nicht nur bei uns zu implementieren, sondern sie *heute* zu pflegen, damit sie *morgen* zum Exportstar werden.

Dies wäre ein doppelter Gewinn für den Standort Deutschland.

Der volkswirtschaftliche Nutzen des Verkehrs

VON HERBERT BAUM, KÖLN

1. Nutzen des Verkehrs - Maßstab für die Verkehrspolitik?

Das Wachstum des Personen- und Güterverkehrs - vor allem des Straßenverkehrs - wird in der wissenschaftlichen und politischen Diskussion überaus kritisch gesehen. Das hauptsächlichste Argument ist, daß der Straßenverkehr hohe volkswirtschaftliche Kosten verursacht, die er nicht deckt. Seine Wirtschaftsrechnung sei insofern unvollständig, Ausmaß und Modal Split-Verteilung der Verkehrsnachfrage seien verfälscht. Die externen Kosten des Straßenverkehrs (Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung, Klima) werden für Deutschland (Stand 1991) auf eine Größenordnung von 110 Mrd. DM geschätzt.¹ Für die Europäische Union rechnet das Grünbuch der EG-Kommission mit externen Kosten des Verkehrs von 250 Mrd. ECU, von denen 90% auf den Straßenverkehr entfallen.² Aus dieser Kostenbilanz wird die Forderung nach Vermeidung und Verlagerung des Straßenverkehrs abgeleitet.

Dieser Argumentation ist entgegenzuhalten, daß der Verkehr volkswirtschaftliche Nutzen erzeugt, die bei der politischen Entscheidung über Umfang und Modalität des Verkehrs - neben den Kosten - zu berücksichtigen sind.³ Verkehr ermöglicht die Überwindung von Räumen, verbessert die Arbeitsteilung, steigert die Produktivität der Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital und erhöht dadurch Wohlstand, Einkommen und Beschäftigung in der Volkswirtschaft. Das durch Produktivitätssteigerung ermöglichte Wachstum des Sozialprodukts ist der Nutzen des Verkehrs.

Die Produktivitäts- und Wachstumseffekte des Verkehrs resultieren aus vielfältigen Einzelwirkungen, u.a.

- Kosten- und Preissenkungen für Güter und Dienstleistungen,
- neue Formen der industriellen Arbeitsteilung und Reorganisationsgewinne,

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Herbert Baum
 Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln
 Universitätsstraße 22
 50923 Köln

¹ Vgl. INFRAS / IWW, External Effects of Transport, Paris 1995, S. 365.

² Vgl. EC-Commission, Towards Fair and Efficient Pricing in Transport, Brussels 1995, S. 3.

³ Vgl. Willeke, R., Mobilität, Verkehrsmarkordnung, externe Kosten und Nutzen des Verkehrs, Frankfurt am Main 1996, S. 32 ff.