

Schlüsselfunktion ein. Ohne eine wirksame Vernetzung des Verkehrs mit Telekommunikation und Multimedia-Anwendungen wird es auch nicht gelingen, das Verkehrssystem stärker zu integrieren und Leistungsfähigkeit und Akzeptanz intermodaler Transportketten zu verbessern.

Auch die Vision der Automobilindustrie für das 21. Jahrhundert ist, daß die Verkehrsträger zu einer kooperativen Einheit zusammenwachsen. Die alte Diskussion „Schiene *gegen* Straße“ muß endlich der Vergangenheit angehören. Wer dieser Debatte noch anhängt, hat den Anschluß bereits verpaßt. Das Miteinander der Verkehrsträger und die Vernetzung der einzelnen Transportmittel zu einem Gesamtsystem ist auf Dauer unverzichtbar. Die Unternehmen der Automobilindustrie demonstrieren dies täglich als wichtige Kunden der Bahn. Etwa die Hälfte aller Neufahrzeuge verläßt die Automobilwerke in Deutschland auf dem Weg zum Kunden über die Schiene. Und schließlich entwickelt sich die Automobilindustrie mehr und mehr zur "Mobilitätsindustrie".

Die mobile Gesellschaft, die wir im 21. Jahrhundert bleiben werden und auch sein müssen, braucht viele leistungsstarke Partner. Das Auto und der Autoverkehr gehören dazu, die Eisenbahn, das Schiff und das Flugzeug ebenso. Ohne eine entschlossene Politik, die bereit ist, die Wachstums- und Potentialwirkungen von Verkehr und Infrastruktur in ihre Strategie einzubinden, geht es nicht. Die Industrie bekennt sich ohne Vorbehalte zu diesen Aufgaben und ist bereit, ihre Beiträge auf dem Weg in die mobile Gesellschaft der Zukunft auch weiterhin zu leisten.

Die Position der Deutschen Bahn im Verkehrsmarkt

VON JOHANNES LUDEWIG, FRANKFURT/MAIN

Position der Deutschen Bahn

Die Bahn und der Markt – ich glaube man kann ohne Übertreibung sagen, das war über viele Jahre in Deutschland – und nicht nur in Deutschland – ein nicht gerade ermutigendes Kapitel in der Geschichte des Verkehrssystems Bahn:

Wenn man sich die Zahlen anschaut, stellt man fest, daß 1950 der Marktanteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung noch über 50 Prozent lag, genau bei 56 Prozent! – Das heißt, daß 1950 mehr als die Hälfte aller Güter in Deutschland auf der Schiene transportiert wurden. 1990 waren es nur noch 21 Prozent – in den letzten Jahren pendelt dieser Wert um etwas über 19 Prozent.

Im Personenverkehr hat die Bahn seit 1950 zwar nicht ganz so dramatisch, aber auch in erheblichem Ausmaß, Marktanteile verloren – die Werte sanken von beachtlichen 36 Prozent im Jahr 1950 auf nur noch 6,2 Prozent im Jahr 1990. Inzwischen ist dieser Anteil wieder leicht gestiegen – auf um die 7 Prozent.

Dieser kontinuierliche Verlust an Marktanteilen gegenüber dem weitgehend mittelständisch organisierten europäischen Straßentransportgewerbe war ein wesentlich Grund für die Bahnreform. Der alten Bundesbahn fehlte es an der nötigen Flexibilität, sich auf die schnelle Veränderung der Verkehrsmärkte einzustellen. Weil bei der Bahn über einen viel zu langen Zeitraum nicht genug in neue Technologien und die Modernisierung des Systems Schiene investiert wurde, erleben wir heute eine eigentlich paradoxe Situation:

An der Schwelle zu einem Jahrhundert, das der Ökologe Ernst Ulrich von Weizsäcker auch das Jahrhundert der Umwelt nennt, ist ausgerechnet das umweltverträglichste Verkehrsmittel – die Bahn – nicht mehr attraktiv. In einer Zeit, in der das ökonomisch bedingte Bedürfnis nach mehr Mobilität neben dem nach schonenderem Umgang mit Umwelt-Ressourcen steht, muß ausgerechnet das Verkehrsmittel, das beide am besten versöhnt, in einer schwierigen Aufholjagd Marktanteile zurückerobern und sich von Grund auf sanieren. Übergeordnetes Ziel dabei ist – Herr Müntefering hat es vorhin formuliert – eine deutlich verbesserte Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Johannes Ludewig
Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt/Main

Mit der Bahnreform ist dem Schienenverkehr erstmals seit langem wieder die Chance eröffnet worden, in eine echte Konkurrenz zu den anderen Verkehrsträgern zu treten. Heute, fünf Jahre nach der Bahnreform, befindet sich die Deutsche Bahn in der Mitte eines tiefgreifenden Umstrukturierungsprozesses, der aus der ehemaligen Behördenbahn ein eigenständig im Wettbewerb agierendes Verkehrs- und Dienstleistungsunternehmen machen soll. Das heißt, die Deutsche Bahn AG ist dabei, eine Entwicklung nachholen, für die die anderen Verkehrsunternehmen Jahrzehnte Zeit hatten.

Die bisherige Bilanz der Entwicklung ist insgesamt beeindruckend und positiv:

- Seit 1994 haben wir als einziges deutsches Großunternehmen unsere Leistungsfähigkeit – Produktivität – um 100 Prozent gesteigert.
- Seit 1994 konnte der Umsatz gesteigert werden; gleichzeitig wurde in allen Jahren ein regelmäßig positives Betriebsergebnis erzielt – trotz der Jahr für Jahr deutlich steigenden Abschreibungen und ähnlich deutlich rückläufiger Altlastenerstattungen durch den Bund. Selbst 1998, im bisher schwierigsten Jahr seit der Bahnreform, konnte die Deutsche Bahn AG die Qualität ihres Jahresergebnisses um über 800 Mio. DM verbessert – das ist das mit Abstand beste Ergebnis seit Beginn der Bahnreform!
- Und vor allem: Kein anderes Unternehmen in Deutschland investiert so in seine eigene Zukunft wie die Deutsche Bahn AG: Rund 15 Mrd. DM an Investitionen bei einem jährlichen Umsatz von gut 30 Mrd. DM; das ist eine Investitionsquote von 50 Prozent – die in der Industrie übliche Quote liegt bei unter 10 Prozent.

Diese Zahlen – vor allem die hohe Investitionsquote – zeigen, unter welcher enormen Spannung das Unternehmen Bahn heute steht, und mit welcher großen Anstrengungen wir heute dabei sind, die Versäumnisse der Vergangenheit nachzuholen.

Die Aufholjagd ist dramatisch. Ab dem Jahr 2003 wollen und müssen wir wirtschaftlich auf eigenen Beinen stehen. Das ist nicht zuletzt deswegen notwendig, weil mit dem Ende des Jahres 2002 alle Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt für die Altlastensanierung in den neuen Bundesländern endgültig zu Ende gehen.

Die Deutsche Bahn AG setzt auf ihre Zukunft. Wir sind bereit, im kommenden Jahrtausend unseren Part im Modal-Split zu übernehmen und dazu beizutragen, daß die Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle wird. Und wir werden alles dafür Nötige tun.

Damit uns das gelingt, setzen wir in erster Linie auf unsere eigenen Anstrengungen. Wir brauchen dazu aber auch die richtigen Rahmenbedingungen, also entsprechende Weichen-

stellungen durch die Politik. Dabei geht es vor allem um faire Spielregeln und Startbedingungen für einen echten Wettbewerb zwischen Schiene und anderen Verkehrsträgern.

Heute ist die Bahn – obwohl in punkto Energieverbrauch und Schadstoff-Emissionen (insbesondere auch von CO₂) besonders umweltverträglich – noch immer schlechter gestellt als ihre Hauptwettbewerber Pkw und Lkw, schlechter auch als das Binnenschiff und das Flugzeug. Das gilt im steuerlichen Bereich und vor allem bei den Wegekosten.

Fast eine Milliarde DM jährlich wäre die Deutsche Bahn AG besser gestellt, wenn sie von der Mineralölsteuer befreit wäre, mit der sie heute ihre Konkurrenten mitfinanziert, und keine Mehrwertsteuer im internationalen Personenverkehr bezahlen müßte und wenn sie – wie sonst in Europa üblich – im Binnenverkehr nur halbe Steuersätze zahlen müßte.

- Allein die Aufhebung der Mineralölsteuer brächte eine spürbare Entlastung von ca. 400 Millionen DM pro Jahr.
- Die Ökosteuer schlägt mit rund 150 Millionen DM zu Buche.
- Umsatzsteuer und eine Schlechterstellung gegenüber Pkw und ÖPNV bei der Kilometerpauschale kommen hinzu.

Schwierig für die Bahn ist auch, daß sie gegenüber ihren Konkurrenten auf der Schiene in Europa durch hohe Wegekosten benachteiligt und der Netzzugang – trotz entsprechender Forderungen im Weißbuch der EU – noch immer nicht in allen Ländern Europas gewährleistet ist. Während das deutsche Streckennetz mittlerweile von rund 100 Eisenbahngesellschaften befahren wird, also von mehr eigenständigen Gesellschaften als in jedem anderen europäischen Land, gibt es noch immer EU-Mitgliedsstaaten die anderen Bahnen den Netzzugang verwehren.

Gleichzeitig ist die Wegekostenanlastung für die verschiedenen Verkehrsträger nicht einheitlich geregelt. In diesem Zusammenhang begrüßen wir sehr, daß Herr Müntefering hier konkrete Veränderungen angekündigt hat, zum Beispiel die Einführung einer entfernungsabhängigen Lkw-Gebühr ab dem Jahr 2002.

Diese Rahmenbedingungen sind wichtig für den Erfolg der Deutschen Bahn AG am Markt. Mindestens so wichtig ist aber, daß die Deutsche Bahn AG mit guten Konzepten auf dem eingeschlagenen Weg konsequent weitergeht.

Aktionsprogramm DB Konzern 2003

Um flexibler auf die verschiedenen Verkehrsmärkte reagieren und den Kundenwünschen besser entgegenkommen zu können, werden unter dem Dach der Holding im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform noch in diesem Jahr rückwirkend zum 1. Januar die fünf Führungsgesellschaften DB Netz, DB Cargo, DB Reise&Touristik, DB Regio und DB Station&Service gegründet. Sie werden ihre Geschäfte eigenständig führen, dabei aber gleichzeitig einer Gesamtstrategie des Konzerns verpflichtet sein.

Wir haben diese Strategie, mit der wir in fünf Jahren gemeinsam auf eigenen Beinen stehen wollen, "Aktionsprogramm DB Konzern 2003" genannt. In ihm ist in 19 Punkten enthalten, mit welchen konzernübergreifenden Maßnahmen wir uns so weiter entwickeln wollen, daß wir nicht nur Marktanteile hinzugewinnen, sondern in Zukunft der Verkehrsdienstleister Nummer Eins in Deutschland sind.

Wichtige Maßnahmen im Rahmen des Aktionsprogramms sind:

1. Mobilitätsketten für mehr Schnelligkeit und Bequemlichkeit im Personenverkehr

Von den rund 80 Millionen Bundesbürgern fahren heute gerade einmal 25 bis 30 Millionen mit der Bahn – also nur etwa jeder Dritte. Um hier neue Kunden zu gewinnen, wollen wir in Zukunft die Bequemlichkeit bieten, die die Menschen vom Auto her gewohnt sind.

Das heißt, wir werden nicht mehr nur die Fahrt von Bahnhof A nach Bahnhof B anbieten, sondern ein Gesamtangebot machen von Adresse A nach Adresse B, also ein Mobilitätsangebot aus einer Hand. Im Rahmen des Projekts BahnCardPlus haben wir im Korridor München – Stuttgart – Frankfurt/Main ein entsprechendes Angebot getestet, und zwar mit gutem Erfolg. Die Kunden erhalten Gutscheine für den gesamten Service von Haus zu Haus, für Fahrkarte und Platzreservierung genauso wie für das BahnTaxi oder den ParkService, der die Parkplatzsuche erspart. Die ersten Erfahrungen mit der Organisation ganzer Reiseketten haben gezeigt, daß dies der richtige Weg ist, damit die Akzeptanz des Verkehrssystem Schiene beim modernen Kunden wieder steigt.

Dazu kommt selbstverständlich, daß unsere Kunden uns über moderne Medien wie Internet und CallCenter rund um die Uhr an allen Tagen der Woche erreichen, um Reiseauskünfte einzuholen oder Buchungen vorzunehmen.

Damit die Verbindungen nicht nur bequemer, sondern auch schneller werden, wird in den kommenden Jahren in erheblichem Umfang in die Modernisierung des Fuhrparks sowie der Bahnhöfe investiert.

Um auch gegenüber dem Flugzeug Marktanteile zu gewinnen und zur Entlastung des innerdeutschen Luftraums sind wir mit der Lufthansa ein Kooperationsabkommen eingegangen. – In diesem Zusammenhang steht der Bau von schnellen Flughafenverbindungen und Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen Ballungsräumen wie mit dem ICE-Bahnhof am Frankfurter Flughafen und der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main. Weitere Direktverbindungen von Flughäfen an das Hochleistungs-Netz sind beispielsweise in Leipzig, Düsseldorf und in Hannover über eine neue S-Bahnanbindung geplant.

Die Erfahrungen haben gezeigt, daß wir dort, wo wir auf wichtigen Strecken schnelle Verbindungen von unter drei Stunden mit ICE-Komfort anbieten können, echte Wettbewerbsvorteile haben gegenüber Auto und Flug.

Mit einer neuen Flotte von ICE T-Zügen mit Neigetechnik werden wir diesen Vorteil auch in die Fläche tragen. Die neuen Züge eignen sich besonders für kurvenreiche Strecken durch die Mittelgebirge und erlauben dort bei einer maximalen Geschwindigkeit von 230 Kilometer pro Stunde eine Verkürzung der Reisezeiten von 10 bis 20 Prozent. Die ersten Züge werden ab dem Fahrplanwechsel am 30. Mai zunächst auf der Strecke Stuttgart-Zürich verkehren. Weitere Strecken kommen bis zum Jahr 2000 hinzu.

Natürlich kann es dabei nicht darum gehen, den Fernverkehr gegen den Nahverkehr auszuspielen. Ganz im Gegenteil: Beide müssen sich ergänzen, wenn das Verkehrssystem Schiene insgesamt optimal leistungsfähig sein und genutzt werden soll. Der schnelle Hochgeschwindigkeitszug braucht den Zubringerverkehr aus der Fläche; insbesondere in Ballungsräumen verhindert der Nahverkehr einen andernfalls drohenden Verkehrsinfarkt. Berufspendler brauchen Nahverkehrszüge, Geschäfts- und Urlaubsreisende für weite Strecken ein schnelles und bequemes Angebot.

Aus diesen Gründen werden wir auch im Nahverkehr unser Angebot deutlich verbessern. Und wir werden dabei keinesfalls punktuell vorgehen. Statt dessen werden wir auch hier mehr und mehr umfassende Gesamtangebote machen. Ein Beispiel ist Berlin: Die dortige Politik hat uns gebeten, ein Gesamtkonzept vorzulegen für den öffentlichen Personenverkehr im Ballungsraum Berlin. Gefordert wurde also für einen der ganz großen Ballungsräume in Europa ein unternehmerisches Verkehrskonzept aus einer Hand. Wir wissen derzeit noch nicht, ob wir es umsetzen können. Die Entscheidung darüber liegt beim Senat von Berlin.

Wir wollen ähnliche Gesamtangebote aber auch für die Fläche entwickeln, weil integrierte Angebote hier sinnvoll und im Sinne einer konsequenten Kundenorientierung richtig sind. Noch in diesem Jahr werden wir im Nahverkehrsbereich vier Pilotprojekte Regio-Netz auf den Weg bringen, deren Ziel eine nachhaltige Verbesserung unserer Nähe zum Kunden in der Fläche ist.

2. Einsatz moderner Informationstechnologien für mehr Dienstleistung und verbesserte Leit- und Sicherungstechnik

Den Ausbau unserer Präsenz für den Kunden durch moderne Medien wie Internet und Call-Center im Personenverkehr habe ich bereits angesprochen.

Mit dem Projekt RIS werden wir bei der Reiseninformation hier noch einen erheblichen Schritt weiterkommen: das System erlaubt in Zukunft die aktuelle Information über alle Zuglagen und kann in Echt-Zeit auf die Anzeigetafeln der Bahnhöfe und in die Züge eingespielt werden – oder vom Kunden direkt per Handy oder Internet abgerufen werden.

Im Güterverkehr haben wir mit dem KundenServiceZentrum in Duisburg eine Logistik-Zentrale geschaffen, die dank modernster Technik rund um die Uhr für Dispositionen und Kundenfragen zur Verfügung steht.

Daneben vollzieht sich – von der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen – eine Revolution im Fahrbetrieb. Unsere Fahrwege und Fahrzeuge werden derzeit mit modernster Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet. Dabei verlagern sich durch GSM-R (das R steht für Rail), Funkfahrbetrieb und Funkzugbeeinflussung klassische Infrastrukturfunktionen zunehmend in den Fahrzeugpark: die Aufgabe des Streckensignals übernehmen in Zukunft Empfangsantennen direkt in der Lok, Steuerung und Positionskontrolle, Weichenstellung und Geschwindigkeitswahl des Zuges erfolgen über Funk und Satellit.

3. Steigerung bestehender Kapazitäten durch eine optimierte Nutzung des Schienennetzes

Weitere für den Erfolg am Markt wichtige Voraussetzungen sind der sinnvolle Ausbau und die optimale Nutzung des vorhandenen Streckennetzes. In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu fragen, nach welchen Prioritäten eigentlich in Pflege und Ausbau investiert wird. Bringt es einen größeren Nutzen, vorrangig in Neubaustrecken für mehr Hochgeschwindigkeitsverkehr zu investieren oder bringt ein deutlich weniger kostenintensiver Lückenschluß einen ähnlichen Effekt? Oder, wie wirken sich Investitionen in Knoten oder die Ertüchtigung bestehender Strecken auf die Leistungsfähigkeit des gesamten Netzes aus?

Die Antwort auf diese Fragen trägt den Namen "Netz 21". Netz 21 ist das unternehmerische Gesamtkonzept der Bahn für die Netzentwicklung in den nächsten zehn Jahren. Wir haben es in den vergangenen 15 Monaten bewußt als Gesamtkonzept entwickelt, um Investitionen in die Infrastruktur besser beurteilen zu können und die Mittel mit dem größten möglichen Nutzen einzusetzen. Derzeit sprechen wir mit der Bundesregierung über die Umsetzung im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans.

Schwerpunkt des Konzeptes ist eine Stärkung des bestehenden Netzes. Dabei stehen die Entmischung und Harmonisierung von Verkehren im Vordergrund. Das heißt, wir werden zwischen den großen Ballungszentren in Deutschland getrennte Trassen schaffen für den

schnellen Personenverkehr einerseits und den langsameren Güterverkehr beziehungsweise den Personennahverkehr andererseits. Auf anderen Strecken wird es sinnvoll sein, eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit vorzugeben, damit letztlich alle – die Schnellen und die Langsamen – zügig an ihr Ziel kommen.

Dieses Konzept ist bewußt auf einen deutlich wachsenden Schienenverkehr ausgelegt – nicht nur auf den Status Quo. Dies spiegelt sich dann natürlich auch in einer weiteren Stärkung der Investitionen in unser Schienennetz. Denn wir sind überzeugt, daß wir mit diesen Maßnahmen den richtigen Weg für eine Stärkung unserer Marktposition eingeschlagen haben.

4. Mit Europäisierung und Internationalisierung neue Märkte erschließen vor allem im Güterverkehr

Mittel- und langfristig spielt für eine Renaissance des Verkehrssystems Schiene vor allem auch eine konsequente Europäisierung und Internationalisierung eine entscheidende Rolle. Denn die Stärke der Bahn liegt in der langen Strecke – also auf Strecken, die in Europa in der Regel grenzüberschreitend sind. Aber genau hier bei den grenzüberschreitenden Verkehren sind die Bahnen noch immer am schlechtesten organisiert. Während unsere Wettbewerber in der Luft und auf der Straße längst europaweit organisiert sind und nach entsprechenden logistischen Konzepten operieren, halten wir uns noch mit umständlichen Lok- und Systemwechseln an Landesgrenzen auf.

Die Deutsche Bahn AG zieht aus dieser Situation die Konsequenzen und sucht nach neuen Formen der Zusammenarbeit und Kooperation. Bereits mit Beginn des Jahres 2000 werden NS Cargo und DB Cargo zu einer neuen europäischen Gesellschaft Rail Cargo Europe fusionieren. Für Europa ist eine solche Fusion bisher neu. Rail Cargo Europe soll Ausgangspunkt für die Entstehung einer konkurrenzstarken europäischen Transportgesellschaft im Güterverkehr werden und ausdrücklich für weitere Allianzen und Partner offen sein. Dabei kommt es nicht darauf an, daß wir unsere Mehrheitsposition halten; viel wichtiger für ist, daß wir als Bahnen in Europa gemeinsam erfolgreich sind.

Denn wir können im Güterverkehr schon heute einen deutlich besseren Service bieten, als es in vielen Fällen bisher möglich ist. Das zeigen die Züge, die wir regelmäßig zwischen Ingolstadt und Győr für die Autoindustrie fahren – zuverlässig und pünktlich, just in time. Wenn wir derartige Angebote häufiger und über noch weitere Strecken organisieren können, wird es uns als Bahnen gelingen, weitere Segmente im Verkehrsmarkt adäquat zu besetzen und mit international organisierten Logistik- und Transportketten ein gefragter Anbieter zu sein.

Ein anderes Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen bisher vorwiegend national organisierten Bahnen ist der Kooperationsvertrag mit der schweizerischen Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn. Und auch mit weiteren Partner-Bahnen, unter anderem den polnischen Staatsbahnen laufen die Gespräche für einen entsprechenden Schulteranschluß.

Das sind einige der wichtigsten Eckpunkte aus unserem Aktionsprogramm, mit dem wir die wirtschaftliche Eigenständigkeit unseres Unternehmens bis 2003 erreichen wollen und erreichen werden. Es gibt die Leitlinien vor, an denen entlang wir unser Unternehmen über die nächsten Jahre hinweg weiter nach vorne bringen und zum Verkehrsdienstleister Nummer Eins in Deutschland entwickeln wollen.

Denn bis zum Jahr 2003 wollen wir nicht nur auf eigenen Beinen stehen; wir wollen bis dahin sein

- ein führendes, leistungsfähiges, erfolgreiches Verkehrs- und Dienstleistungsunternehmen,
- ein Unternehmen mit klarer europäischer Ausrichtung und
- ein Unternehmen mit wachsenden Marktanteilen auf dem Verkehrsmarkt.

Die Weichen sind gestellt. Das ist auch deutlich hier im Kölner Raum:

- Seit Anfang des Jahres verkehrt von hier aus der Rhone-Westphalia-Express zwischen Gremberg und Sibelin als Direktzugverbindung im Güterverkehr.
- Eine andere Kooperation mit den französischen Bahnen ist der Thalys – ein ausgesprochen erfolgreiches Produkt, dessen 10 Millionsten Fahrgast wir vor wenigen Wochen feiern konnten.
- Noch in diesem Jahr – rechtzeitig zum Wirtschaftsgipfel – eröffnen wir den neu gestalteten Kölner Hauptbahnhof, der sich dann als modernes Verkehrs- und Dienstleistungszentrum präsentieren wird.
- Ab dem Jahr 2002 wird die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main die beiden größten deutschen Ballungszentren konkurrenzlos schnell mit ICE-Komfort verbinden. Sie fahren dann in unter einer Stunde vom Rhein an den Main – schneller als mit dem Auto und schneller als mit dem Flug.

Durch diese und ähnliche Maßnahmen werden wir uns Marktanteile zurückerobern. Wir sind zuversichtlich, daß das System Schiene auf den Verkehrsmärkten der Zukunft wieder die Stellung einnehmen wird, die diesem preisgünstigen und umweltschonenden Verkehrsträger gebührt.

Beschäftigungseffekte des Verkehrs – Eine quantitative Abschätzung

VON HERBERT BAUM, KÖLN

1. Problemstellung

Die Verkehrspolitik will mit ihren Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch einen nachhaltigen Beitrag zur Wohlstandssteigerung und zur Entlastung des Arbeitsmarktes leisten. Insofern sind empirische Erkenntnisse über die Beschäftigungswirkungen verkehrspolitischer Maßnahmen ein wichtiger Beurteilungsmaßstab.

Im verkehrspolitischen Bewertungsrahmen, z.B. in der Bundesverkehrswegeplanung, werden Beschäftigungseffekte bisher nur für Investitionsentscheidungen berücksichtigt. Tatsächlich wird damit nur ein Ausschnitt der Beschäftigungswirkungen des Verkehrssektors erfaßt. Die Verkehrspolitik nimmt mit ihren Maßnahmen Einfluß auf die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft. Damit werden Beschäftigungseffekte in dreifacher Hinsicht ausgelöst:

- Die Förderung oder Verringerung einer Verkehrsart führt zu Veränderungen der Verkehrsleistungen. Aufgrund veränderter Personen- oder Tonnenkilometer ergeben sich Beschäftigungskonsequenzen aus der Verkehrsleistungserstellung einschließlich der Rückwirkungen auf die Vorleistungslieferanten. In dieser Wirkungskomponente sind auch die Beschäftigungseffekte von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur enthalten.
- Mobilität von Menschen und Gütern führt zu Produktivitäts- und Wachstumssteigerungen der Volkswirtschaft durch vertiefte Arbeitsteilung, Markterweiterungen, Beschleunigung des Strukturwandels, größere Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Handel, bessere Ausbildung u.a.m. Dadurch steigt die Beschäftigung.
- Infolge von steigenden Verkehrsleistungen kommt es zu einem Anstieg der externen Kosten des Verkehrs. Umwelt- und Unfallkosten verringern die Ressourcen (Arbeit, Kapital) einer Volkswirtschaft. Dadurch gehen Produktion und Beschäftigung zurück.

Anschrift des Verfassers:

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