

**Kommentar zu dem Beitrag:
Konzept der Verkehrssystemevolution:
Eine erweiterte Multi-Level Perspektive (von Stephan Müller
und Gernot Liedtke)***

VON CLAUD DOLL

Die Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte ist in den meisten europäischen Ländern durch den Widerspruch der Liberalisierung des Straßengüterverkehrs einerseits und dem Beklagen des auch damit verbundenen Verlustes an Marktanteilen der Eisenbahn gekennzeichnet. Die Unterstützung des Sektors Schiene durch Subventionen in die Infrastruktur, die Einführung der Lkw-Maut 2005 oder durch Erzwingen eines Intramodalen Wettbewerbs auf Druck der EU haben sich bislang in Deutschland nicht in einer Umkehr des sinkenden Marktanteils im Schienengüterverkehr bemerkbar gemacht. In Anbetracht der zumindest temporär verfehlten Klimaziele im Verkehr wäre die seit Jahrzehnten beschworene Rückverlagerung des Lkw-Aufkommens auf Schiene und Wasserstraße dringend notwendig. Eher im Gegenteil drohen jedoch die rasante Entwicklung in der Fahrzeugautomatisierung, Lang- und Oberleitungs-Lkw sowie neue Antriebe und Kraftstoffe den Straßengüterverkehr noch wettbewerbsfähiger, aber vielleicht auch nachhaltiger zu machen.

Die Arbeit von Müller und Liedtke (2017) „Konzept der Verkehrssystemevolution: Eine erweiterte Multi-Level Perspektive“ befasst sich vor diesem Hintergrund mit der fundamentalen Frage, warum Innovationen im Schienenverkehr so viel schwieriger und langwieriger sind als in anderen Verkehrs- und Wirtschaftsbereichen. Ferner wird mit Ansätzen der Innovationsforschung und der Multi-Level-Perspektive (MLP) das Für und

* Die Qualitätsprüfung / -sicherung des Beitrags „Konzept der Verkehrssystemevolution: Eine erweiterte Multi-Level Perspektive“ von Stephan Müller und Gernot Liedtke erfolgte gemäß dem auf der Homepage der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft dargestellten (Alternativ-)Ansatz zur transparenten Qualitätsprüfung und -diskussion (siehe www.z-f-v.de → „Einreichung von Beiträgen und Begutachtung / Qualitätsprüfung“). Dabei wird von einem fachkundigen Wissenschaftler eine zustimmende Stellungnahme zur Veröffentlichung des Beitrags eingeholt und zusammen mit dem Beitrag veröffentlicht.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Claus Doll
Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI
Nachhaltigkeit und Infrastruktursysteme
Breslauer Straße 48
76139 Karlsruhe
E-Mail: claus.doll@isi.fraunhofer.de

Wider monomodaler Fördermaßnahmen gegenüber systemischer Politikansätze erörtert. Die Ausarbeitung verschafft einen guten Überblick über die Evolutionszyklen in der Transportwirtschaft, deren Treiber und dämpfende Faktoren sowie zwischen Verkehr und angrenzenden Wirtschaftsbereichen. Vor dem Hintergrund des vielfach beklagten Mangels an Innovationsfähigkeit des Sektors Schiene erscheinen insbesondere die Prozesse zum Wachstum von Nischen und der Innovationsfähigkeit neuer und alter Regime interessant. Mit einer Erweiterung der MLP schließt der Aufsatz, dass echte Innovationen im Schienenverkehr nur noch in spezifischen Technologie- und Nachfragenischen möglich sind, sich der Sektor hieraus aber durchaus erneuern könne.

Trotz seiner über 200-jährigen Geschichte hat der Eisenbahnsektor in den letzten Jahrzehnten durchaus nennenswerte Innovationen hervorgebracht. Zu nennen ist hier zum einen das Wachstum privater Wettbewerber im Güter- und Personenverkehr. Dies belegt eindrücklich die Theorie des Wachstums aus der Nische. Ohne die dahinterstehenden Initiativen privater Unternehmen wie auch ausländischer Staatsbahnen wären die Marktanteile der Bahn in Deutschland möglicherweise noch weiter gesunken. Zweitens kann die Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und dessen Erfolgsgeschichte im europäischen Eisenbahnmarkt benannt werden.

Thematisiert wird zwar der Einfluss der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen auf das Innovationsgeschehen und das Aufkommen neuer Wellen im Sinne externer Schocks nach Schumpeter, das Regime wird aber vernachlässigt. Wie erfolgreiche Eisenbahnländer wie die Schweiz und Österreich zeigen, kann das Regime die Systemgrenzen etablierter Technologien durchaus erweitern. Insofern wäre die Anwendung und Validierung des entwickelten Ansatzes auf unterschiedliche Regionen oder Regime in nachfolgenden Arbeiten reizvoll.

Im Aufsatz wird die besondere Rolle des Verkehrs aufgrund der Koexistenz verschiedener Angebote angesprochen. Aus der Existenz konkurrierender Systeme wird das Dilemma zwischen der Förderung einzelner Angebote und der Stärkung des Systems abgeleitet. Etwas schärfer formuliert könnte man hier auch die Richtungslosigkeit staatlicher Verkehrspolitik oder deren Getrieben sein durch Partikularinteressen konstatieren. Grundsätzlich gilt dieses Dilemma auch für die Koexistenz verschiedener Energieträger, Medienformen oder Kommunikationstechnologien. Die Externalitäten insbesondere in den Bereichen Klima, Umwelt und Sicherheit heben hierunter jedoch die Sektoren Verkehr und Energie besonders hervor.

Insgesamt deutet die hier geführte Diskussion darauf hin, dass eine Ausweitung der Arbeiten in Müller und Liedtke (2017) auf konkrete Sachverhalte in der Zukunft sehr sinnvoll wäre. Diese Sachverhalte können zum einen bestimmte Technologien oder Organisationsformen im Verkehrsbereich sein, andererseits aber auch bestimmte Märkte in deren Funktion als Regime oder Nische umfassen. Erweiterte Untersuchungen könnten, wie in der Arbeit angedeutet, bis hin zur Evolution von Regimen selbst führen.