

„Mobil im Dialog“

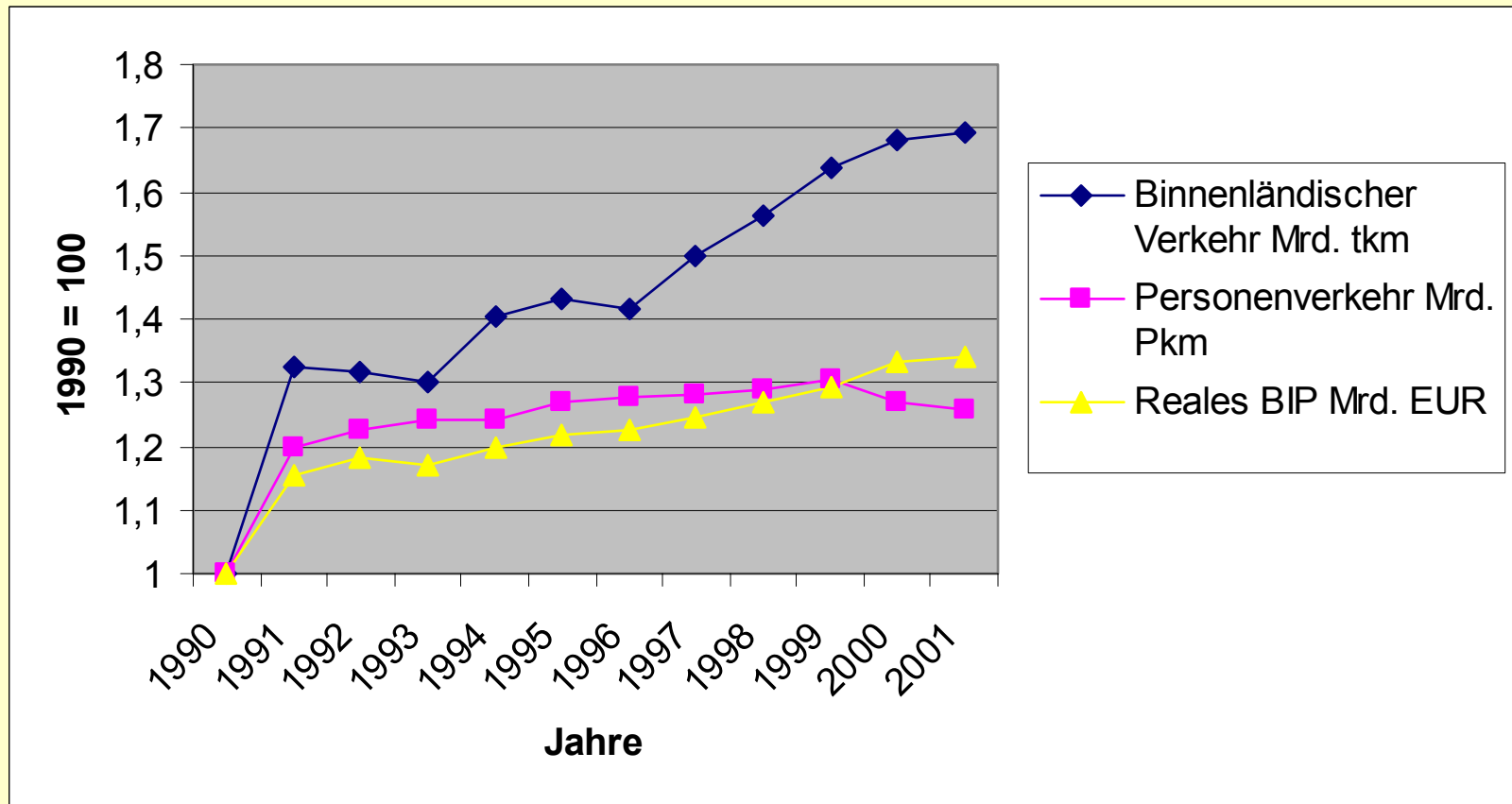
# Integration der Verkehrsträger- Mehr als eine Lebenslüge?

**Gerhard Prätorius**  
Forum Mobilität Niedersachsen  
reson, Braunschweig  
13.12.2004

# Herausfordernde Themen der Verkehrspolitik

- **wachsende Verkehrsströme bei einer zunehmend überforderten Verkehrsinfrastruktur, die nicht mehr (allein) mit den traditionellen Finanzierungsmodi zu erhalten und zu entwickeln sein wird**
- **langfristige Sicherung der Ressourcen für ein wachstumsfähiges Verkehrssystem**
- **Zukunft der Verkehrsträger unter den Bedingungen des demografischen Wandels**
- **Erhalt der Wettbewerbs-, Innovations- und Beschäftigungsfähigkeit der Automobilindustrie**
- **Aufbrechen verkehrspolitischer Konzeptblockaden**

# Ohne Verkehr kein Wirtschaftswachstum



Quelle: BMGS 2004/ BVBW 2003, eigene Berechnung und Darstellung

# Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum stehen in einem direkten Zusammenhang

- Mehr als Dreiviertel des Güteraufkommens, das in Deutschland auf der Straße transportiert wird, wird auf Strecken unter 100 km befördert.
- Moderne Produktions- (Spezialisierung, jit-Produktion, sinkende Lagermengen) und Distributionsformen (e-Business) führen zu kleineren und höherwertigen Sendungsgrößen mit einer hohen Affinität zu den individuellen Verkehrsträgern.
- Wachstumsbranchen (Tourismus, Wellness, Bildung), demografischer Wandel und veränderte Lebensstile induzieren mehr Verkehr und sind stark IV-affin.

# Erste Schlussfolgerungen

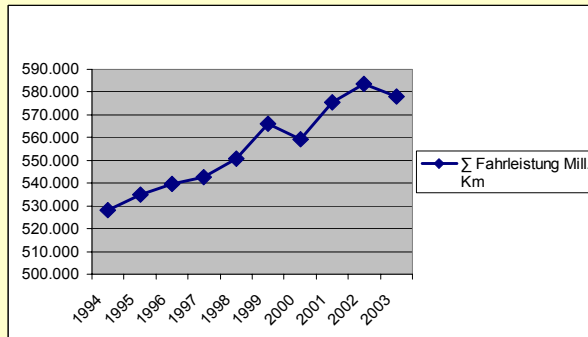
- **Eine Programmatik der Verkehrsvermeidung („Verkehr ist Müll“) erkennt den wertschöpfenden Beitrag des Verkehrs als Raumüberwindung in einer spezialisierten, arbeitsteiligen Ökonomie.**
- **Verkehrspolitik und weite Teile der Verkehrswissenschaften haben durch kontrafaktische Priorisierung von Verkehrsvermeidung zur bisherigen Wirkungslosigkeit integrierter Verkehrspolitik kräftig beigetragen.**
- **Die Geschichte der integrierten Verkehrspolitik ist auch eine Geschichte des Scheiterns der großen Entwürfe.**
- **Intermodalität als Wettbewerb der Verkehrsträger: Innovationschancen für Technik und Geschäftsmodelle (Telematik).**

## **Verkehrspolitik als Gestaltungsaufgabe - bescheiden und/oder illusionär ?**

- **Die Personenverkehrsleistungen zwischen Trend- bzw. Laissez-Faire-Szenario und dem - mit dem BVWP 2003 politisch zum Erfolgsmaßstab bestimmten - Integrationsszenario differieren gerade einmal um 2,5%.**
- **Die Höhe der Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr ist szenariounabhängig.**
- **Die gesamtmodale Güterverkehrsnachfrage ist szenario-unabhängig; die induzierten Veränderungen der relativen Nutzerkosten für Lkw-Verkehr, Eisenbahngüterverkehr und Binnenschifffahrt ändern nur den Modal Split, nicht aber die Anzahl der Tonnenkilometer.**

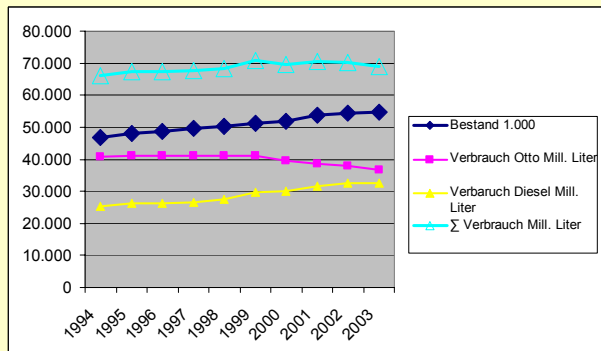
# Ein normativ nicht überzeugter Konsument ist ökologisch nur schwer erziehbar

## ➤ Fahrleistung der Pkw in Deutschland 1994 - 2003



Quelle: DIW WB 41/2004, eigene Darstellung

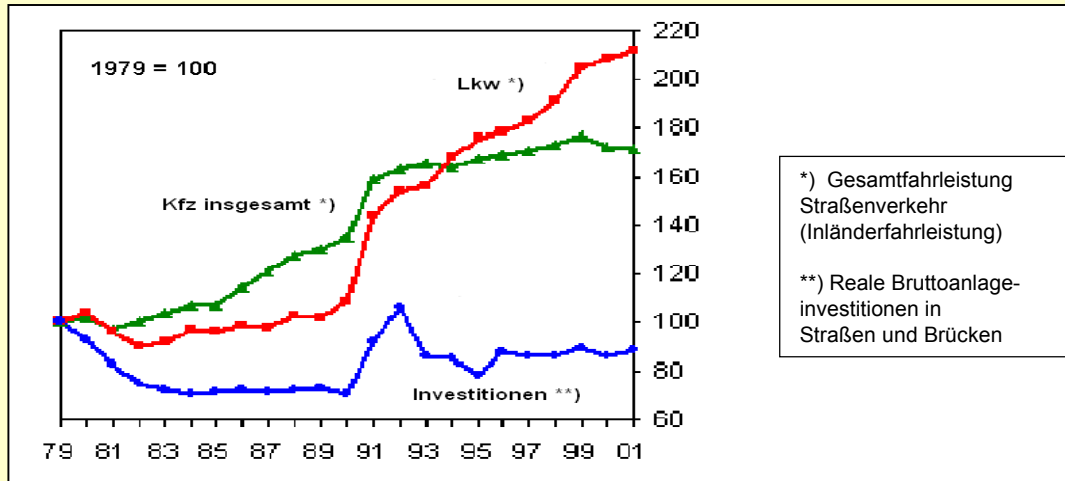
## ➤ Kfz-Bestand und Kraftstoffverbrauch 1994 - 2003



Quelle: DIW WB 41/2004, eigene Darstellung

# Fiskalische Herausforderungen

## Reale Bruttoanlageinvestitionen im Straßenbau und Verkehrsleistung in Deutschland 1979 – 2001:



Quelle: DIW Verkehr in Zahlen,  
Berechnungen Deutsche Bank Research, 2003

- sinkender Modernitätsgrad der Verkehrsinfrastruktur: Investitions- und Instandhaltungskrise
- Ergänzung der Haushalts- durch Nutzerfinanzierung



# Die ordnungspolitische Herausforderung

- Bei unterschiedlichen Produktivitäten von Investitionsobjekten kann die Gleichverteilung der Investitionsmittel per se kein volkswirtschaftlich sinnvolles Kriterium darstellen.
- Die Kosten eines Pfadwechsels sind zu berücksichtigen (wohlfahrtsökonomischer Vergleich alternativer Verteilungen von Verfügungsrechten und der Transaktionskosten sowie der erwarteten Outputs).
- Die alternativen institutionellen Arrangements sind politisch zu bewerten.
- Nur ein im gesellschaftlichen Diskurs rationalisiertes Leitbild integrierter Verkehrspolitik ist faktisch handlungswirksam.