

Simonis, Udo E.

Book Part — Digitized Version

Öffentlicher Personennahverkehr im ländlichen Raum

Provided in Cooperation with:

WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Simonis, Udo E. (1983) : Öffentlicher Personennahverkehr im ländlichen Raum, In: Franz Walk (Ed.): Dorf-Forum Berlin '83: Dorf-Landschaft-Umwelt. Modelle ländlicher Entwicklung. Planung im ländlichen Raum, Deutsche Akademie der Forschung und Planung im ländlichen Raum, Berlin, pp. 83-85

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/122459>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

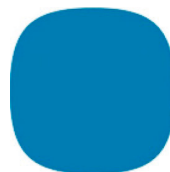
Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



WZB-Open Access Digitalisate

WZB-Open Access digital copies

Das nachfolgende Dokument wurde zum Zweck der kostenfreien Onlinebereitstellung digitalisiert am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB).

Das WZB verfügt über die entsprechenden Nutzungsrechte. Sollten Sie sich durch die Onlineveröffentlichung des Dokuments wider Erwarten dennoch in Ihren Rechten verletzt sehen, kontaktieren Sie bitte das WZB postalisch oder per E-Mail:

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH

Bibliothek und wissenschaftliche Information

Reichpietschufer 50

D-10785 Berlin

E-Mail: bibliothek@wzb.eu

The following document was digitized at the Berlin Social Science Center (WZB) in order to make it publicly available online.

The WZB has the corresponding rights of use. If, against all possibility, you consider your rights to be violated by the online publication of this document, please contact the WZB by sending a letter or an e-mail to:

Berlin Social Science Center (WZB)

Library and Scientific Information

Reichpietschufer 50

D-10785 Berlin

e-mail: bibliothek@wzb.eu

Digitalisierung und Bereitstellung dieser Publikation erfolgten im Rahmen des Retrodigitalisierungsprojektes **OA 1000+**. Weitere Informationen zum Projekt und eine Liste der ca. 1 500 digitalisierten Texte sind unter <http://www.wzb.eu/de/bibliothek/serviceangebote/open-access/oa-1000> verfügbar.

This text was digitizing and published online as part of the digitizing-project **OA 1000+**.

More about the project as well as a list of all the digitized documents (ca. 1 500) can be found at <http://www.wzb.eu/en/library/services/open-access/oa-1000>.

Prof. Dr. Udo Ernst Simonis

Wenn ich mich umsehe, dann stelle ich fest, daß eine Bevölkerungsgruppe, die von den Problemen meines Themas betroffen ist, auch auf dieser Veranstaltung nicht repräsentativ vertreten ist: Ich begrüße also die hier anwesenden Damen besonders und zuerst! Ich begrüße aber auch Sie, meine Herren, weil ich weiß, daß die Probleme, über die ich sprechen werde, sich nicht ohne Ihre Mitwirkung werden lösen lassen.

Ich selbst möchte mich Ihnen als ein vom Thema in gewissem Umfang Betroffener vorstellen: Ich wohne und arbeite nicht nur in Berlin sondern auch im ländlichen Raum des nördlichsten Bundeslandes und habe mir ein privates Verkehrsmittel zulegen müssen, um angenehm und schnell zu den Angelpunkten meines Verkehrsbedarfs gelangen zu können, während ich ein solches privates Verkehrsmittel in Berlin nicht benötige.

Ich soll heute über Probleme des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum sprechen. Ich möchte dies als "Animateur" und nicht als "Rapporteur" tun, indem ich einige Thesen zur Diskussion stellen, diese Diskussion aber nicht vorwegnehmen oder gar zusammenfassen will. Dies wiederum erlaubt es mir, nicht systematisch, sondern eher pointierend und vielleicht auch provozierend zu sein. Dennoch kann ich nicht umhin, meine Betrachtungen ein wenig zu strukturieren - und so will ich dann zunächst:

- kurz aufzeigen, worin die Probleme des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum bestehen,
- anzeigen, woran das liegt oder liegen mag,
- skizzieren, was man gegen die aufgezeigten Probleme tun könnte und
- vermuten, warum man das, was man tun könnte, wahrscheinlich doch nicht tun wird.

Wie meine Vorredner, so habe auch ich relativ wenig Schwierigkeiten mit den Begriffen, die in meinem Thema stecken: was "ländlicher Raum" ist, ist leicht definierbar. Was "öffentlicher Personennahverkehr" ist - so scheint es zumindest - ist ebenfalls definierbar bzw. konsenshaft definiert. Es gibt sogar ein weithin verstandenes Kürzel für diesen Gegenstand: ÖPNV.

Dieser ÖPNV wird in zahlreichen (man könnte sagen: in den meisten) wissenschaftlichen Abhandlungen zum Thema gar nicht mehr näher bestimmt. Es ist - anders etwa als mit dem Begriff "Infrastruktur" - ein nicht umstrittener Begriff. Findet man dagegen gelegentlich in dieser genannten Literatur eine spezielle Definition, so kann man etwa folgendes lesen:

"Der öffentliche Personennahverkehr ist die Beförderungsart des regionalen/räumlich begrenzten Personennahverkehrs; er umfaßt straßengebunden - Busse oder Taxen - und schienengebundenen Verkehr - Deutsche Bundesbahn, nicht bundeseigene Eisenbahnen inclusive S-Bahn und U-Bahn - sowie Fähren und Kleinschiffahrt." (D. Kanzlerski). Busse, Taxen, DB, NE, S- und U-Bahn also - so oder ähnlich lautet die herkömmliche Umschreibung für öffentlichen Personennahverkehr.

Da ich mich auf dieser Tagung als Animateur verstehe, möchte ich sogleich sagen, warum ich mit dieser Definition insbesondere unter einer Zukunftsperspektive nicht glücklich bin. Der ÖPNV definiert sich, so könnte man sagen, als Antithese zum IPNV - zum Individualverkehr. Diese Antithese läßt im Grunde keine Synthese zu: ÖPNV kann nicht IPNV, IPNV kann nicht ÖPNV werden. Und hier liegt eine Schwierigkeit, wenn man bedenkt, daß der öffentliche Personennahverkehr in Zukunft sich vielleicht stärker "individualisieren" muß, und daß der Individualverkehr sich in Zukunft vielleicht stärker öffentlichen Funktionen gegenüber öffnen muß bzw. sich im Hinblick auf eine stärkere Kooperation mit dem öf-

fentlichen Verkehr hin entwickeln muß.

Dies allerdings ist schon fast eine Zukunftsprognose. So will ich denn schnell zur Gegenwart zurückkommen und einige heutige Probleme ansprechen, die allerdings, wenn ich gleich hinzufügen darf, zum Teil aus Entscheidungen der Vergangenheit herrühren bzw. sich erklären lassen. Meinen folgenden Ausführungen liegen im wesentlichen Beispiele aus der Bundesrepublik Deutschland zugrunde.

1. Probleme des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum

In Bezug auf die Probleme des ÖPNV im ländlichen Raum möchte ich die folgenden Thesen vortragen:

- Es gibt nicht nur die allseits bekannte Disparität zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr. Unsere Gesellschaft ist gelegentlich als "Auto-Gesellschaft" definiert worden; nirgendwo ist zu lesen, daß es vielleicht auch eine "Bus- oder eine Zug-Gesellschaft" geben könnte.
- Die ÖPNV-Versorgung des ländlichen Raumes hat sich im Vergleich zu den städtischen Verdichtungsgebieten unterproportional entwickelt. Diese "regionale Disparität" scheint sich angesichts der derzeitigen Situation der staatlichen Haushalte und angesichts des üblichen Finanzverhaltens der öffentlichen Haushalte (und zwar sowohl im Investitionsbereich als auch bei den laufenden Subventionen) weiter zu vertiefen.
- Im ländlichen Raum gibt es eine überdurchschnittlich hohe PKW-Dichte, die aber keineswegs nur als Wohlstandsmerkmal, sondern in mancher Weise auch als Notstandsmerkmal bezeichnet werden kann. Gleichzeitig hat, wie vielfach nachgewiesen wurde, etwa ein Drittel der ländlichen Bevölkerung keinen ÖPNV-Anschluß an das zugeordnete oder benachbarte Mittelzentrum oder hat dies wegen stattfindender "Ausdünnungsprozesse" nicht mehr.
- Weiterhin ist zu konstatieren, daß der ÖPNV im ländlichen Raum überdurchschnittlich lange Reisezeiten und geringe Fahrtenhäufigkeit aufweist, und es damit insgesamt gesehen eine niedrige Versorgungsqualität gibt.

Was empirische Daten in Bezug auf die zunehmende regionale Disparität, von der ich eben sprach, angeht, so seien hier nur zwei Beispiele genannt:

- Etwa 90 % der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) - entscheidende Grundlage der Mittelvergabe - fließen in S- und U-Bahn-Bauvorhaben der städtischen Verdichtungsgebiete. In Bayern sollen beispielsweise nach den bisherigen Planungen bis 1985 ca 95 % aller Mittel für den ÖPNV in die Verdichtungsräume München und Nürnberg fließen. Pro Kopf der Bevölkerung berechnet, ergibt dies etwa folgendes (Miß-) Verhältnis: 2.500,- DM pro Kopf an Investitionen in den städtischen Verdichtungsräumen, 40,- DM pro Kopf in den ländlichen Räumen.
- Was die laufenden Subventionen zur Abdeckung der Verluste des ÖPNV betrifft, so ist, um ein weiteres Beispiel zu geben, der Münchener Verkehrsverbund pro Kopf und Jahr in der Vergangenheit mit ca. 130,- DM subventioniert worden; der vieldiskutierte Modellversuch "Hohenlohe-Kreis" ist dagegen nur mit 38,- DM pro Kopf und Jahr subventioniert worden.

Das alte, lange Zeit hingenommene Problem der relativen Unterversorgung ländlicher Gebiete mit ÖPNV hat im Lichte jüngster Entwicklungen neue Akzentuierungen erfahren; ein "Nachzahl-Prozeß" ist im Gange. Ich darf das vielleicht wie folgt erläutern: Die bekannte allgemein-politische Bevorzugung des Individualverkehrs im Vergleich zum öffentlichen Personennahverkehr hat zu einer starken Abhängigkeit der ländlichen Bevölkerung vom PKW geführt. Der Anstieg der Kraftstoffpreise trifft die in diesem Sinne abhängig gewordene ländliche Bevölkerung entsprechend überproportional im Vergleich zur städtischen Bevölkerung - und zwar besonders dann, wenn eine effektiv nutzbare Ausweichmöglichkeit auf den ÖPNV nicht

oder nicht mehr gegeben ist.

3. Konzepte und Planungsstrategien für den ÖPNV im ländlichen Raum

Ich kann hier an dieser Stelle nur zwei Ansatzpunkte kurz aufgreifen: die "Beeinflussung der Leistungsstruktur", d.h. der Systemeigenschaften der öffentlichen Verkehrsmittel und die "Beeinflussung der Einsatzbedingungen" des ÖPNV.

Was den ersten Punkt angeht, so ist das Ziel relativ klar: Es müßte darum gehen, eine bessere Flächenererschließung und zugleich eine geringere Abhängigkeit von gebündelten Verkehrsströmen zu erreichen. Wie wäre das möglich? Ein Beispiel ist das sogenannte "bedarfsorientierte Bussystem", das heißt die Aufhebung der Bindung des Verkehrsmittels an vorgegebene Fahrtrouten und starre Fahrpläne. Theoretisch gesehen - und bei einiger Phantasie im Hinblick auf die Entwicklung entsprechender Kommunikationsmittel - könnte dies eine "ideale" Anpassung an die Situation des ländlichen Raumes und seine Erfordernisse darstellen. Praktisch allerdings mag die Abstimmung der Leistungsstruktur auf die Struktur des Verkehrsaufkommens zwar möglich sein, aber bei zu geringer Nachfrage im ländlichen Raum ist die betriebswirtschaftliche Rentabilität nicht (oder, vielleicht hinzugefügt, noch nicht) gewährleistet. Mit anderen Worten: es gibt noch kein solches bedarfsorientiertes Bussystem, das überall die notwendige und hinreichende betriebswirtschaftliche Rentabilität garantiert.

Ein weiteres Beispiel, das ich nennen möchte, ist die "Teilkollektivierung des PKW", in Form der nachbarschaftlichen Nutzung des PKW und der Bildung von Fahrgemeinschaften. Der PKW erschließt Fläche, das ist sein großer Vorteil; er erfordert aber für die nachbarschaftliche Nutzung dennoch einen "Fahrplan" - und dieser "Fahrplan" wird gesellschaftlich bisher noch nicht ausreichend honoriert. Es gibt verschiedene Hemmnisse, wie z.B. die mangelnde Flexibilität der Arbeitszeit. Es gibt andere Hemmnisse, wie z.B. den Versicherungsschutz. Es gibt eine Reihe von psychologischen Faktoren, die diese "Teilkollektivierung des PKW" noch ausschließen. Doch ist diese Entwicklung in anderen Ländern mit vergleichbar ausgeprägter individualistischer Lebensweise (wie beispielsweise in den USA) durchaus fortgeschritten. Bei weiterhin stagnierender Wirtschaft aber weiter steigenden Wohnkosten und Verkehrskosten wird diese Entwicklung in Zukunft sicherlich neue Impulse erfahren.

Was den zweiten Punkt, die "Beeinflussung der Einsatzbedingungen des ÖPNV" angeht, so möchte ich zwei Differenzierungen vornehmen: Es gibt eher längerfristige und eher kürzerfristige Aspekte. Was die längerfristigen betrifft, so heißt das, die originären Bestimmungsfaktoren des Verkehrsgeschehens, d.h. die Siedlungs- und die Nutzungsstruktur des Raumes zu ändern. Wie vorhin bereits gesagt, ist der ländliche Raum durch eine disperse Siedlungsstruktur charakterisiert, die ihrerseits zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens führt. Siedlungsstrukturen aber ändern sich nur langsam, und sie sind selten unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsminimierung angelegt worden. Ob dies in Zukunft anders sein könnte? Ich habe meine Zweifel, doch sind marginale Änderungen durchaus möglich. Die theoretisch-methodischen Konzepte sind jedoch verhältnismäßig klar: Das Leitbild lautet etwa "Achsen-schwerpunkt-Prinzip" bzw. "dezentrale Konzentration".

Dies sind Stichworte, die mehr oder weniger deutlich ausgeprägt in allen räumlichen Entwicklungsprogrammen und Planungen zu finden sind. Es heißt Siedlungs- bzw. Entwicklungsschwerpunkte zu schaffen und die Siedlungskerne durch axiale Systeme zu integrieren. Theoretisch scheint dieses Leitbild sehr plausibel, praktisch aber liegt die Problematik vor allem darin, daß ein solches strukturiertes Konzept ein hohes Maß an Bevölkerungsumschichtung im Sinne von Verdichtung in regionale Siedlungsachsen zur Folge hätte. Doch wer läßt sich schon gern räumlich umverteilen? Entgegen solchen Absichten verläuft das tatsächliche Siedlungsgeschehen immer noch eher in Richtung flächenhaft-breiter Strukturen. Zum Teil ist dies wiederum eine Konsequenz - mein Vorredner hat es vorher kurz angesprochen - einer zu schwachen kommunalen und staatlichen Lenkung der innerstädtischen Flächen-

nutzung, d.h. der nur mangelhaft ausgeprägten Fähigkeit zur Aktivierung ungenutzter Bauflächen, was wiederum ländliche Zersiedelungsprozesse mitbewirkt. Dies ist allerdings ein weites Thema, das ich hier nur andeuten aber nicht vertiefen kann. Auch die anderen Möglichkeiten der relativen Reduzierung der Produkt- und auch der Personenbewegung durch neuartige Kommunikationstechnologien kann ich hier nicht näher behandeln - doch wurde dazu gestern ja einiges gesagt. Statt dessen möchte ich mich dem zweiten Aspekt, der eher kurzfristig möglich erscheinenden Beeinflussung zuwenden, der

internen Neuordnung des ÖPNV-Angebots.

Das Ziel könnte lauten, durch organisatorische Maßnahmen die Einsatzmöglichkeiten für den ÖPNV im ländlichen Raum zu verbessern. Beispiele: Es müßte gelingen, die Teilverkehre, wie den normalen Linienverkehr, den Schülerverkehr, den Werkverkehr usw. stärker zusammenzufassen. Das vorliegende Problem ist allerdings klar: Es gibt hier eine Zersplitterung des Angebots; es gibt unkoordinierte Verkehrsleistungen verschiedener Verkehrsunternehmen, und es steht die Frage im Raum, wer für eine Gesamtregion ein abgestimmtes Konzept, einen abgestimmten Verkehrsverbund koordinieren kann und soll. Anders formuliert: Die Zusammenfassung der verschiedenen Teilverkehre würde eine Neuordnung und Reorganisation der jetzt vorhandenen Netzstruktur erfordern - und diese (wenn man den normalen Linien-, den Schüler- und den Werkverkehr betrachtet) steuern zum Teil ganz verschiedene Zielorte an. Immerhin gibt es Beispiele, Pilotprojekte, die in Erprobung sind. Der vorhin schon erwähnte "Hohenlohekreis" sei hier noch einmal genannt. Dort versucht man flächendeckend eine ÖPNV-Versorgung von 10 werktäglichen Fahrten zu allen versorgungsrelevanten Zentren zu garantieren - und dieses soll sich auch noch betriebswirtschaftlich lohnen. Ein in diesem Modellversuch beobachtetes Problem besteht in der Fähigkeit oder Möglichkeit, nur teilweise die Nachfrage nach ÖPNV tatsächlich anheben zu können. In Frageform formuliert: Wann steigt ein Haushalt, der sich wegen eines unabwendbaren Verkehrsbedarfs aber einer schlechten ÖPNV-Versorgung einen Zweitwagen zugelegt hat, bei einer Angebotsverbesserung auf den ÖPNV um? Eine Antwort könnte lauten, daß dies vielleicht dann eintreite, wenn die Lebensdauer des Zweitwagens beendet ist. Doch Zweitwagen leben gelegentlich besonders lang!

4. Politischer Handlungsbedarf und Einschätzung der Umsetzungsmöglichkeiten

Ich möchte hier zwei offensichtliche Handlungsbedarfe aufgreifen und entsprechende Handlungsmöglichkeiten aufzeigen:

- Änderung der rechtlich-administrativen Rahmenbedingungen,
- finanzielle Handlungsspielräume.

Zu Punkt a):

Es gälte, angesichts dessen, was ich hier vortragen konnte, rechtliche Voraussetzungen zu schaffen, die eine regionale Neuordnung des ÖPNV möglich werden lassen. Wenn man zunächst mit dem freiwilligen Kooperationsprinzip beginnen würde, so hieße das: Verbesserung der Kooperation der jetzt vorhandenen Kooperationsträger. Optimierung des Vorhandenen, so könnte man das nennen. Es gälte dann zweitens, den vorhandenen Schutz der Besitzstände bei den Linienkonzessionen, also das vorhandene Konzessionsrecht, zu relativieren, gegebenenfalls auch zu ändern. Es gälte, drittens, die allgemeine Planungsfähigkeit in dem Bereich, um den es hier geht, zu erhöhen. Es gälte, viertens, intensiver als bisher über Bestandsgarantien zu diskutieren: beispielsweise über solche der Deutschen Bundesbahn im ländlichen Raum. Die Diskussion um die Streckenstilllegungen ist nach wie vor wesentlich davon bestimmt, ob und in welchem Maße dem betriebswirtschaftlichen Kalkül der Bundesbahn Rechnung getragen werden kann, weniger dagegen von der Überlegung, ob und in welchem Maße der Sicherung der Flächenbedienung bzw. des Verkehrsbedarfs der ländlichen Bevölkerung Geltung verschafft werden soll. Darüber hinaus - und dazu wurde bereits einiges gesagt - gälte es, die "quasi-öffentliche" Nutzung des privaten PKW systematisch zu erleichtern bzw. effektiv zu fördern.

Zu Punkt b):

Es gälte, die Förderung des ÖPNV direkt und indirekt umzustellen, das heißt, sie in Bezug auf ihre regionalen Schwerpunkte (Stadt-Land-Verhältnis) umzupolen, die Relation von Investitionshilfen zu Betriebssubventionen zu überprüfen und hierzu eine Änderung des Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetzes zu betreiben. Mit anderen Worten: Es gälte, Umschichtungen in den Budgets vorzunehmen, den ÖPNV im Vergleich zum weiteren Straßenausbau stärker zu unterstützen; es gälte, regionale Präferenzen für den ländlichen Raum zu gewährleisten, aber auch zu einer Steigerung der Effizienz der für den ÖPNV eingesetzten Mittel in den städtischen Gebieten zu sorgen.

Ohne hier an dieser Stelle die Frage nach der Notwendigkeit neuer Finanzquellen für den ÖPNV diskutieren zu können, ist es sehr wohl legitim zu fragen, ob und wie die bestehende Form der Finanzhilfen für den ÖPNV geändert werden muß. Dies hieße zum Beispiel die Forderung nach einer geänderten Beteiligung von Ländern und Kommunen am Mineralölsteueraufkommen zu diskutieren bzw. ein neues Finanzierungssystem vorzuschlagen, weil der Mechanismus des bestehenden als unsinnig erkannt wird. Faktisch ist bisher das Mittelaufkommen für den ÖPNV eine Funktion des Florierens des Individualverkehrs. Dies hat eine gewisse Konsequenz: Bei steigenden Kraftstoffpreisen und wachsender Bereitschaft zum Umsteigen auf den ÖPNV, aber entsprechend rückläufigem Mineralölverbrauch, sinkt das Mittelaufkommen, das für den ÖPNV bereitgestellt wird, obwohl die Anforderungen an ihn gerade steigen. In der wissenschaftlichen Literatur ist dieser Mechanismus gelegentlich als grotesk bezeichnet worden. Tatsache ist jedenfalls, daß bei einem Finanzierungssystem des ÖPNV über zweckgebundene Anteile aus dem Mineralölsteueraufkommen das Förderungsvolumen dann sinkt, wenn die Anforderungen an den ÖPNV eigentlich zunehmen.

5. Ausblick

Ich will meine Zweifel nicht verhehlen, daß die soeben vorgestellten Ansätze zur Begünstigung des ÖPNV im ländlichen Raum an der Frage ihrer praktischen Umsetzung scheitern könnten. Es wird Konflikte und Implementationsprobleme geben - und zwar sogleich aus mehreren Gründen: Die Ziele in Bezug auf den ÖPNV sind weiterhin strittig, die Instrumente, die zu seiner Effektivierung eingesetzt werden ebenfalls; die Institutionen wiederum, über die Ziele und Instrumente in ein Gleichgewicht gebracht werden könnten, gilt es zu reformieren. Schließlich bleibt die Frage nach dem räumlichen Bezugsrahmen von Lösungsstrategien offen: Für welchen räumlichen Bereich soll eine Optimierung des ÖPNV angestrebt werden?

Die Ausführungen zum politischen Handlungsbedarf und der Hinweis auf verbleibende Konflikte auf der Ziel-, der Instrumenten- und der Institutionen-Ebene zeigen, daß grundsätzlichen Verbesserungen zugunsten des ÖPNV im allgemeinen und des ÖPNV im ländlichen Raum im besonderen, eine Reihe von Widerständen entgegenstehen. Es muß nicht sein, daß immer nur die einen gewinnen. Doch zweifellos nimmt in Zeiten wirtschaftlicher Stagnation die Wahrscheinlichkeit zu, daß man auch im Bereich der Verkehrspolitik aus der Phase der Positivsummenspiele in die Phase der Nullsummenspiele übergeht oder gar in den Bereich von Negativsummenspielen gerät. Bei letzteren verliert mindestens einer; vielleicht verlieren aber in einem solchen Fall auch alle.