

Kwasniewski, Klaus

Article — Digitized Version

Rot für das Auto

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Kwasniewski, Klaus (1973) : Rot für das Auto, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 53, Iss. 4, pp. 166-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134523>

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.



Klaus Kwasniewski

Rot für das Auto

Das Verschwinden der Pferde aus dem Straßenverkehr wird sich vorteilhaft auswirken. Der Lärm auf den Straßen wird stark abnehmen. Bei der Schnelligkeit der Motorfahrzeuge muß man auch nicht befürchten, daß es zu Verkehrsstockungen kommt. Jeder wird zügig und ohne Aufenthalt vorankommen.“ – So eine Prognose aus dem Jahre 1885. Doch wie bei so mancher Prognose traf auch hier genau das Gegenteil ein: Der Lärm auf den Straßen hat sich durch das Auto unerträglich erhöht, Verkehrsstockungen in den städtischen Ballungsräumen und auf den Fernstraßen sind an der Tagesordnung, und an ein zügiges Vorankommen ist nur noch in der Nacht zu denken.

Immer höher werden die volkswirtschaftlichen Verluste, die durch die Stauungen im Straßenverkehr verursacht werden. Allein für die Autofahrer in der Bundesrepublik fallen dadurch jährlich zusätzliche Betriebskosten, Kosten für Zeitverluste und sonstige Kosten in Höhe von rund 10 Mrd. DM an. Eine völlige Anpassung der Stadtstraßennetze an den Individualverkehr und damit eine Senkung dieser und anderer volkswirtschaftlicher Verluste ist nicht möglich, weil dadurch die Städte zerstört und in Betonwüsten umgewandelt würden.

Aber auch die Kosten einer nur annähernden Anpassung an den theoretischen Bedarf wären viel zu hoch und volkswirtschaftlich untragbar. Selbst im klassischen Land des Automobils, den Vereinigten Staaten, wo man die Städte schon frühzeitig – und teilweise bis zum Exzeß – dem Auto anpaßte, hat man kapituliert. Unvollendete Stadtautobahnen sind Denkmäler des fehlgeschlagenen Versuchs der Kommunen, des Individualverkehrs Herr zu werden. Die Zukunft gehört demnach den öffentlichen Nahverkehrsmitteln.

Doch beim öffentlichen Nahverkehr in der Bundesrepublik liegt einiges im argen. Zu lange hatte in den Ballungsräumen das private Auto und damit der Ausbau des Straßennetzes Vorrang vor dem Aufbau eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels gehabt, als daß man es von heute auf morgen errichten könnte. Jeder Plan zur Lösung der Nahverkehrsprobleme, der nicht die bestehenden Einrichtungen mit einbezieht, ist daher finanzielle Utopie. Kabinentaxis und auf Luftkissen oder Magnetpolstern schwebende Schnellfahrzeuge mögen zwar die Nahverkehrsmittel der Zukunft sein. Die öffentlichen Personennahverkehrsprobleme bestehen jedoch heute, und das scheidet jedes Konzept, das bestehende Verkehrsmittel – und damit auch das Auto – nicht optimal integriert, allein aus finanziellen Gründen aus.

Pläne zur Lösung der Nahverkehrsprobleme, die sich mit einem Federstrich des Autos entledigen wollen, sind schon deshalb unrealistisch, weil heute jeder siebente oder achte Deutsche direkt oder indirekt von der Autoindustrie abhängt. Und die Idee, nur durch höher geschraubte Parkplatzgebühren oder ein „Road-Pricing“ die Autofahrer aus den Städten zu vertreiben, ist ebenso naheliegend wie sozial ungerecht. Sie mag zwar marktkonform sein und unserer Wirtschaftsordnung entsprechen, doch ebenso marktkonform war es auch, die heutigen Autofahrer durch den Bau von Geschäfts- und Bürohäusern aus den Städten an den Stadtrand zu verdrängen, wo es keine leistungsfähigen Nahverkehrsmittel gibt. Zunächst müssen also für den privaten Autofahrer Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden, deren Attraktivität dann durch eine stufenweise Herabsetzung der Kilometerpauschale erhöht werden könnte.

Zur Attraktivität der Nahverkehrsmittel gehören aber auch entsprechende Preise. Das Schlagwort von den kostendeckenden Tarifen hat hier viel zur Verwirrung der Gemüter beigetragen. Wenn nämlich der Massenverkehr eine gesellschaftspolitische Aufgabe sein soll, dann kann und darf der öffentliche Nahverkehr nicht zu kostendeckenden Preisen abgewickelt werden. Hier steht nicht der „Null-Tarif“ oder der „Fast-Null-Tarif“ zur Diskussion, sondern die Frage, ob die Tarife laufend entsprechend einem gewissen Schlüssel den Kosten angepaßt werden müssen. Denn nicht nur die Benutzer der Nahverkehrsmittel, auch der Staat und die Wirtschaft ziehen erhebliche Vorteile aus den öffentlichen Verkehrsleistungen, die bisher nicht voll entgolten wurden. Sie sollten daher in Zukunft stärker zu einer Kostendeckung der öffentlichen Nahverkehrsmittel herangezogen werden.