

Seidenfus, Hellmuth St.

**Article — Digitized Version**

## Das neue verkehrspolitische Konzept der Bundesregierung

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Seidenfus, Hellmuth St. (1973) : Das neue verkehrspolitische Konzept der Bundesregierung, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 53, Iss. 8, pp. 411-415

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134577>

**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.*

# Das neue verkehrspolitische Konzept der Bundesregierung

Hellmuth St. Seidenfus, Münster

Mit dem Anliegen, „Verkehrspolitik für den Menschen zu betreiben“ (S. 2)<sup>1)</sup>, unterbreitete der Bundesminister für Verkehr Lauritzen eine neue verkehrspolitische Konzeption „allen Bürgern unseres Landes zur Diskussion und zur kritischen Würdigung“ (S. 2). Folgt man dieser Aufforderung, so wird man sich die Frage vorlegen müssen, ob und inwieweit die vorgeschlagenen Wege zur Lösung aktueller Verkehrsprobleme den Erfordernissen einer sachlich begründbaren Politik genügen.

### Beurteilungskriterien der Konzeption

Das Bemühen, diesem Rationalitätsanspruch nachzukommen, ist unverkennbar, fühlte sich doch „der verantwortliche Minister ... aufgefordert,

- die wichtigsten Daten und Fakten für die Ausgangslage zusammenzutragen,
- ... die Ziele zu bestimmen und deutlich zu markieren,
- ... die vorgesehenen Maßnahmen zu einem in sich geschlossenen Konzept“ (S. 2) zu vereinigen.

Entscheidend für die Beurteilung des verkehrspolitischen Konzepts ist allerdings nicht die formale Gliederung des „Kursbuchs für die Verkehrspolitik“ in „Lage“, „Ziele“ und „Maßnahmen“, sondern die Qualität der inhaltlichen Auffüllung dieser konstitutiven Merkmale rationalen Handelns. So ist also konkret zu fragen:

- Liefert die Auswahl und Interpretation der empirischen Daten eine sachgerechte Beurteilung der Ausgangslage?
- Entspricht die Art und Weise der Zielfindung und -formulierung den gestellten Anforderungen?
- Sind die vorgesehenen Maßnahmen geeignet, die verkehrspolitischen Zielsetzungen zu erreichen?

Nur wenn diese Fragen bejaht werden und die Konzeption umfassend, in sich geschlossen und frei von ideologischen Irrationalismen ist, verdient das jüngste verkehrspolitische Programm das Prädikat „rational“.

### Schwerpunkte des Verkehrskonzepts

Das vom Bundesverkehrsminister vorgelegte „Kursbuch“ soll den verkehrspolitischen Teil der Regierungserklärung vom 18. Januar 1973 vertiefen und erweitern (S. 3). Dort finden sich als Schwerpunkte

- die Sanierung der Deutschen Bundesbahn (DB),
- die vorrangige Behandlung des öffentlichen Personennahverkehrs (öPNV), einschließlich der Finanzierung hieraus abgeleiteter Maßnahmen über die Mineralölsteuer, und
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Da es in den vergangenen Jahren nicht gelang, die Ertragslage der DB zu verbessern, ihre wachsenden Defizite vielmehr die Bundeshaushalte immer stärker belasten, bleibt die Sanierung der DB nach wie vor ein Hauptziel der Verkehrspolitik. In der generellen Ausrichtung der Maßnahmen ist gegenüber dem „Verkehrspolitischen Programm für die Jahre 1968 bis 1972“ (Leber-Plan) jedoch ein Wandel festzustellen. Schwerpunkt-

<sup>1)</sup> Die im Text angegebenen Seitenzahlen beziehen sich auf: Der Mensch hat Vortritt. Kursbuch für die Verkehrspolitik. Ein Konzept des Bundesministers für Verkehr Dr. Lauritz Lauritzen.

*Prof. Dr. Hellmuth St. Seidenfus, 48, ist Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaften an der Universität Münster. Seine Spezialgebiete sind Wirtschaftsforschung, Wettbewerbspolitik, Regional- und Verkehrspolitik.*

mäßig wird nun auf die Schaffung solcher Rahmenbedingungen abgestellt, die die DB in die Lage versetzen sollen, in eigenverantwortlicher Betriebsführung eine wirtschaftliche Konsolidierung zu erreichen.

Im Bereich des Straßenverkehrs haben sich die Schwerpunkte völlig verlagert. Sah der „Leber-Plan“ noch die Überlastung des Fernstraßennetzes als vorrangiges Problem, dessen Lösung ein bedeutender Teil der Maßnahmen gewidmet war, so stehen im „Kursbuch“ die Folgen des wachsenden Verkehrs in den Ballungsgebieten im Mittelpunkt. Anlaß dieser „Neuorientierung“ war zweifellos der „Druck aktueller Probleme“ (S. 2), also

- die analog zur DB ständig wachsende Belastung der Gemeindehaushalte durch die steigenden Defizite der öffentlichen Nahverkehrsbetriebe und
- die durch den zunehmenden Individualverkehr in den Ballungszonen eingetretenen negativen Begleiterscheinungen (Lärm, Abgase, Stauungen usw.).

Angesichts der Tatsache, daß beide eng miteinander verbundenen Sachverhalte in den letzten Jahren zu zentralen Themen der gesellschaftspolitischen Diskussion wurden, überrascht es wenig, daß sich über die Hälfte des „Kursbuchs“ mit dem Verhältnis Individualverkehr – öffentlicher Verkehr befaßt, womit die gesellschaftspolitische Bedeutung der Verkehrspolitik zwangsläufig in den Vordergrund rückt. Ähnliches gilt für die Sicherheit im Straßenverkehr, die im Vergleich zum „Leber-Plan“ ausführlich behandelt wird.

Die hier zum Ausdruck kommende „Kurskorrektur“ (Lauritzen) in der Verkehrspolitik zugunsten des Personen(nah)verkehrs steht zwar im Einklang mit der verkehrspolitischen Diskussion in der Öffentlichkeit, gleichwohl ist kritisch anzumerken, daß die Probleme des Güterverkehrs damit nur als zweitrangig erscheinen müssen. Hier beschränkt sich der Verkehrsminister sogar weitgehend auf eine Fortschreibung der bisherigen Politik, obgleich es in der Vergangenheit an fundierten Einwendungen sicherlich nicht mangelte.

#### Einseitige Lageanalyse

Ein derartiger Kurswechsel in der Verkehrspolitik muß, so darf man erwarten, auf einer sachlichen, fundierten Analyse der Ausgangslage basieren. In diesem Zusammenhang ist es zweifellos begrüßenswert, daß die verkehrspolitischen Entscheidungen in Zukunft stärker als bislang aus gesamtwirtschaftlicher Sicht erfolgen sollen<sup>2)</sup>. Diese Absicht dokumentiert sich im „Kursbuch“ in

der ausgiebigen Verwendung von Nutzen- und Kostenargumenten. Es ist sicherlich zutreffend, daß es „einer gesamtwirtschaftlichen Verkehrsbilanz bedarf, um erkennen zu können, ob und inwieweit verkehrspolitische Maßnahmen zu volkswirtschaftlichen Erträgen und Verlusten führen“ (S. 7); es kann auch weiterhin nicht übersehen werden, daß die derzeit vorhandenen „Unterlagen noch unvollständig“ (S. 7) sind. Um so sorgfältiger sollte allerdings die Auswahl und Interpretation der Daten erfolgen. Diesen Erfordernissen genügt das „Kursbuch“ jedoch nur unzureichend.

Die Auswahl der Daten verfolgt offenkundig den Zweck, den Straßenverkehr als ein „gesamtwirtschaftlich teures Beförderungssystem“ (S. 7) auszuweisen. Dieser Nachweis gelingt dadurch, daß

- die volkswirtschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs betont werden,
- sein Nutzen unerwähnt bleibt und
- auf den Vergleich mit Kosten und Nutzen anderer Beförderungssysteme völlig verzichtet wird.

Abgesehen davon, daß es dem Bundesverkehrsministerium erstaunlicherweise offenbar gelungen ist, etwa die volkswirtschaftlichen Stauungskosten, die direkten und indirekten Kosten der Unfälle und der Verhinderung von Umweltbelastungen durch Fahrzeuge sowohl quantitativ zu erfassen als auch in Geldeinheiten zu bewerten (zusammen: 33 Mrd. DM; vgl. S. 8), obwohl – zugegebenermaßen – noch „an der Quantifizierung dieser Wirkungen gearbeitet“ (S. 7) wird, ist weiterhin die Interpretation der ausgeführten Daten durchaus anfechtbar.

#### Rechtfertigung von Werturteilen

Wenn etwa die Verschlechterung der Ertragslage der öffentlichen Verkehrsunternehmen, die steigende Zahl der Verkehrsunfälle und die zunehmende Beeinträchtigung der „Qualität des Lebens“ ausschließlich dem wachsenden Individualverkehr zur Last gelegt werden, drängt sich der Verdacht auf, daß die Lageanalyse nur solche Angaben enthält, die zur Untermauerung bereits vorab gefällter Zielvorstellungen (Priorität für den öffentlichen Verkehr) herangezogen werden können: Jede Maßnahme, die das Wachstum des Individualverkehrs beschneidet und den öffentlichen Verkehr unterstützt, ist gemäß dieser Auswahl und Interpretation der empirischen Unterlagen volkswirtschaftlich „billig“ und läßt damit auch beispielsweise die vorgesehene Unterstützung des öffentlichen Nahverkehrs zu Lasten des individuellen Konkurrenten ohne nähere Begründung als volkswirtschaftliche Notwendigkeit er-

<sup>2)</sup> Vgl. L. Lauritzen: Kurskorrektur in der Verkehrspolitik. In: DVZ, 27. Jg. (1973), Nr. 69 v. 9. 6. 1973.

scheinen. Dabei bestehen grundsätzlich keine Einwendungen gegen die Absicht, öffentliche Nahverkehrssysteme zu fördern, sofern diese Prioritätensetzung im demokratischen Willensbildungsprozeß erfolgt und im Interesse (der Mehrheit) der Bevölkerung liegt.

Die nachträgliche Rechtfertigung solcher Werturteile mittels Kosten-Nutzen-Rechnungen, die den Anschein von Objektivität erwecken, muß jedoch notwendigerweise scheitern. Selbst sorgfältig durchgeführte quantitative Analysen hätten politische Entscheidungen nicht erübrigen<sup>3)</sup>, also den Verkehrsminister von seiner zukunftsorientierten Gestaltungsaufgabe (Prioritätenbestimmung) entbinden können, sondern nur die (unabdingbar notwendige) sachliche Fundierung der Entscheidungsfindung erlaubt. Das einseitige Vorgehen im „Kursbuch“ ist jedoch insgesamt geeignet, volkswirtschaftliche Kalküle als nützliche Hilfsmittel der politischen Entscheidungsfindung zu diskreditieren.

Zentrales Anliegen der neuen verkehrspolitischen Konzeption ist die Beeinflussung der Verkehrsverteilung zwischen Individual- und öffentlichem

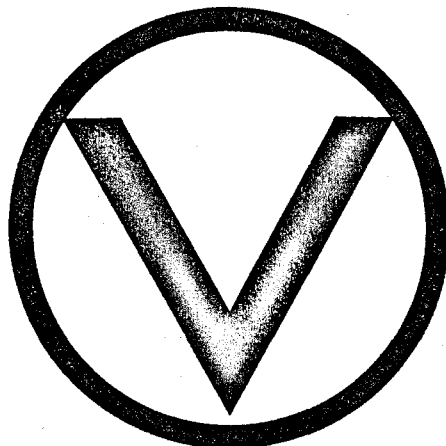
Verkehr. Als wichtigste Maßnahmen, die ausführlicher im „Konzept zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs“<sup>4)</sup> vorgestellt und teilweise bereits eingeleitet wurden, sind zu nennen:

- beschleunigter Ausbau der Infrastruktur des öPNV (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz),
- Verbesserung der Ertragslage der Unternehmen (Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Lasten, Umsatzsteuerrückvergütung usw.),
- Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs.

Besondere Beachtung verdient hier die Ausweitung der Finanzierung des kommunalen Investitionsbedarfs über die Mineralölsteuer, die sich dadurch mehr und mehr von einer Gebühr für die Benutzung von Straßen in eine allgemeine Finanzierungsquelle des Staates wandelt. Diese weitere Einschränkung der Zweckbindung bedeutet

3) Vgl. U. M e y k e : Hilfsmittel der Verkehrsinfrastrukturplanung: Nutzen-Kosten-Analysen oder Kosten-Wirksamkeits-Analysen? In: Internationales Verkehrswesen, 24. Jg. (1972), S. 146.

4) Vgl. Konzept zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs. In: Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 41, Hof/Saale 1972.



## VICTORIA

VICTORIA-Versicherungsgruppe Ende 1972:

12,2 Millionen Lebens-, Unfall-, Haftpflicht-, Kraftfahrt-,  
Rechtsschutz-, Sach- und Transport-Versicherungen.

1,4 Milliarden DM Gesamtprämieinnahme.

13,1 Milliarden DM Lebensversicherungsbestand.

4,4 Milliarden DM Sicherheitsmittel.

**Versicherungen in guter Hand**

unmittelbar eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsposition des individuellen Kraftverkehrs. Sie könnte nur akzeptiert werden, wenn sich nachweisen ließe, daß dies der geeignetste Weg wäre, bestimmte Ziele im Sektor des Personennahverkehrs zu erreichen. Das „Kursbuch“ verzichtet jedoch, wie auch das „Nahverkehrskonzept“, auf die Vorstellung konkreter Ziele, die als Maßstab hätten dienen können. Ohne eine Operationalisierung der qualitativen und quantitativen Ansprüche an die öffentlichen Verkehrssysteme, die allein ihre Erfüllung nachprüfbar machen würde, bleibt die Investitionsbedarfsrechnung<sup>5)</sup> unbefriedigend, eine rationale Verwendung öffentlicher Mittel ist nicht gewährleistet.

#### Ungewisse Erfolgsaussichten

Abgesehen davon, daß die im „Kursbuch“ erhobene Behauptung, die Ausgaben von Bund, Ländern und Gemeinden für den Straßenverkehr seien während der letzten 20 Jahre höher als die entsprechenden Einnahmen gewesen, nicht unwidersprochen bleiben<sup>6)</sup> darf, ist weiterhin ungeklärt, ob diese Maßnahmen tatsächlich zu einer Einschränkung des Individualverkehrs führen können. Der gewünschte Effekt bleibt so lange unwahrscheinlich, als nicht gleichzeitig eine (qualitative und quantitative) Ausweitung des Angebots an öffentlichen Verkehrsleistungen erfolgt. Die Vertröstung auf langfristig zu erwartende Verbesserungen (Investitionsprogramm) stellt keinen Beitrag zur Lösung aktueller Verkehrsprobleme in Ballungsgebieten dar. Die Vorstellungen schließlich, wie dringend notwendige kurzfristige Verbesserungen erreicht werden könnten (Kooperation, organisatorische Maßnahmen) gehen nicht über allgemeine Absichtserklärungen hinaus. Der Abstand zwischen Wunsch und Wirklichkeit wird hier allzu deutlich.

Spürbare Belastungen treten darüber hinaus wegen der absolut höheren Fahrleistungen in erster Linie nicht im innerstädtischen Verkehr, sondern im Flächenverkehr ein. Damit wird hauptsächlich der Verkehr betroffen, der über keine Ausweichmöglichkeiten verfügt. Wie diese Wirkung mit der Absicht der Förderung der Verkehrserschließung schwach strukturierter Räume („mehr Mittel für den Straßenbau außerhalb der Ballungsgebiete“, S. 18) in Einklang zu bringen ist, bedarf wohl ebenfalls einer näheren Begründung.

#### Gefahr der Finanzmittelvergeudung

Die Notwendigkeit der Sanierung öffentlicher Verkehrsbetriebe ist ebenso unbestritten wie die Verpflichtung des Staates, die aus den „gemeinwirtschaftlichen Belastungen“ resultierenden Ertragseinbußen nach einheitlichen Richtlinien abzugelten. Voraussetzung dafür, daß die zuneh-

mende Betonung der gesellschaftlichen Bedeutung öffentlicher Nahverkehrssysteme nicht zu einem in seiner Effizienz unkontrollierbaren Subventionierungssystem führt, ist die Definition der „gemeinwirtschaftlichen Belastungen“, die wiederum eine Konkretisierung der gesellschaftspolitischen Ziele erfordert. Sonst besteht die Gefahr einer Vergeudung von Finanzmitteln, insofern die Verkehrsbetriebe unwiderlegbar jedes Defizit als Beitrag zum „Gemeinwohl“ ausweisen können und der Druck auf eine eigenwirtschaftliche Betriebsführung reduziert wird.

Während das „Kursbuch“ keinerlei konkrete Hinweise zur Lösung dieses Problems enthält, zeigt das „Nahverkehrskonzept“ mit der vorgesehenen Vereinheitlichung des Ausgleichsverfahrens bei allen sonstigen Mängeln positive Ansätze, wenngleich zu befürchten ist, daß erhebliche Verwaltungslasten entstehen, sofern die Widerstände in den Ländern überhaupt eine Verabschiedung der Vorschläge erlauben.

#### Deutliche Bevorzugung der DB

Während im „Leber-Plan“ ein breiter Katalog von Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der DB vorgesehen war, das Kernproblem, allerdings, nämlich für die DB die „Möglichkeiten und Leistungszwänge einer selbstverantwortlichen Unternehmensführung“<sup>7)</sup> zu schaffen, ungelöst blieb, muß im „Kursbuch“ ein Fortschritt in dieser Richtung gesehen werden. Die volle Unterstützung der offiziellen Bundesbahnpolitik durch die Bundesregierung läßt erkennen, wie weitgehend beide Konzeptionen sowohl hinsichtlich der Investitions- als auch der begleitenden Koordinationspolitik (Ordnungspolitik) übereinstimmen, wenngleich die Akzente z. B. bezüglich der Abfolge von Expansions- und Konzentrationsphase der DB anders gesetzt sind.

Die im „Kursbuch“ vorgesehene Investitionspolitik stützt sich auf die von der DB erstellten Nachfrageprojektionen bis 1985, die wegen zahlreicher Mängel berechnete Einwendungen hervorgerufen haben, handelt es sich doch um eine künftige wirtschaftliche und verkehrspolitische Änderungen nicht berücksichtigende Status-quo-Prognose bei für die DB „günstigen“ Schätzungen. Schwerwiegender ist allerdings, daß Aussagen darüber, wie der hohe Investitionsbedarf finanziert werden soll, im „Kursbuch“ nicht enthalten sind. Die Beschlüsse der Bundesregierung vom 18. Februar

5) Vgl. Konzept zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, a. a. O., S. 23 ff., S. 76 ff.

6) Vgl. Aufkommen an Sonderabgaben des Kraftverkehrs (in: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft, Hrsg.: VDA, 36. Folge 1972) im Vergleich zur Finanzierung der Ausgaben für das Straßenwesen (in: Wirtschaft und Statistik, 1971, Heft 6).

7) R. Willeke, G. Aberle: Thesen zur Sanierung der Deutschen Bundesbahn. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 44. Jg. (1973), S. 48.

1973, nach denen ab 1. Juli 1973 die Hälfte der Mineralölsteuereinnahmen „auch für verkehrspolitische Zwecke im Bereich des Bundesministers für Verkehr“ verwendbar sein sollen<sup>8)</sup>, lassen vermuten, daß der allgemeine Kraftverkehr auch in diesem Fall als Finanzierungsquelle zugunsten des Konkurrenten DB angesehen wird, ohne daß eine detaillierte Begründung für die einseitige Wettbewerbsverschlechterung des Kraftverkehrs erfolgt. In diese Richtung deuten auch die weiteren Ziele und Maßnahmen, die insgesamt eine deutliche Bevorzugung der DB erkennen lassen.

Für die (notwendige) Abdeckung der gemeinwirtschaftlichen Lasten der DB gelten die Anmerkungen im Zusammenhang mit dem ÖPNV analog. Bei der konkreten Ausgestaltung der Ausgleichszahlungen wird es darauf ankommen, wie der Gefahr entgangen werden kann, daß außer einer buchhalterischen Trennung keine weiteren Effekte auf das Kostenverhalten im Leistungsbereich, d. h. Anreize zur Kostenminimierung, ausgehen. Darüber hinaus läßt das „Kursbuch“ eine klare Aussage darüber vermissen, daß auch der Leistungsbereich „Kleingutverkehr“ nicht länger zur sogenannten Daseinsvorsorge zu zählen ist, zumal doch die vorgesehene Rationalisierung – nicht zuletzt durch Kooperation mit dem privaten Verkehrsgewerbe – sowie die stärkere Kosten- bzw. Marktorientierung der Preise eine wirtschaftlichere Erfüllung dieser Verkehrsaufgabe in der Zukunft erhoffen lassen.

#### Verstärkte Erfolgskontrollen

Zu begrüßen ist die im „Kursbuch“ geäußerte Absicht, daß „für die einzelnen Verkehrsbereiche ... entsprechend ihrer verkehrspolitischen Zielsetzung unterschiedliche Maßstäbe für die Leistungserstellung vorgegeben“ (S. 21) und die Erfolgskontrollen durch den Bund verstärkt werden sollen (S. 21). Dabei ist jedoch zu bedenken, daß dieses Vorhaben nur auf der Basis konkreter Zielvorstellungen zu realisieren ist.

Zwei weitere Punkte verdienen Erwähnung. Zum einen ist auf die Wirkung aufmerksam zu machen, die durch die Aufstockung des Eigenkapitals infolge der Abnahme von Altschulden durch den Bund eintritt. Willeke und Aberle weisen darauf hin, daß durch einen fehlenden Zwang zur Eigenkapitalverzinsung das im Sachanlagevermögen gebundene Kapital künstlich verbilligt wird. „Es erfolgt insoweit eine globale Subvention in Höhe von rd. 2,2 Mrd. DM, die finanz- und wettbewerbspolitisch nicht übersehen werden darf“<sup>9)</sup>. Zum weiteren fehlt für die Wegekosten-Ausgleichszah-

lung im Verhältnis zur Binnenschifffahrt eine ökonomische Begründung. Die Tatsache, daß die Binnenschifffahrt aus verschiedenen Gründen nicht voll herangezogen wird, ihren Anteil an den ihr zurechenbaren Kosten aller Wasserwege zu tragen, ist kein Argument, der DB die gleiche Bevorzugung zu gewähren.

#### Übrige Verkehrsbereiche

Gegenüber den beiden Komplexen des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV und DB) weisen die übrigen Bereiche der Verkehrspolitik – gemessen an dem, was an neuen Vorstellungen im „Kursbuch“ hierzu entwickelt wurde – eine geringere Bedeutung auf.

In der Preis- und Kapazitätspolitik sowie der EWG-Verkehrspolitik ist eine Fortsetzung der bisherigen Politik festzustellen.

Die weitere Liberalisierung in der Preispolitik kann – bedenkt man die intensive Unterstützung der DB und die verstärkte Belastung des Kraftwagenverkehrs – zu einer Verschlechterung der Wettbewerbsposition für den Kraftwagenverkehr führen.

Im Vergleich zum „Leber-Plan“ wird den Bereichen der Verkehrssicherheit und der Umweltschutzpolitik verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt. Die Aussagen sind allerdings zum größten Teil wenig konkret; auf eine operationale Zielformulierung, die allein eine fundierte Kritik erlauben könnte, wurde verzichtet.

Für die Infrastrukturpolitik wird für diesen Sommer ein Bundesverkehrswegeprogramm angekündigt. Der Aufbau des Programms (S. 30) gibt zur Hoffnung auf eine rationale Planung Anlaß, scheint es doch so, daß die wichtigsten Determinanten einer „integrierten“ Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt werden sollen.

#### Breiter Interpretationsspielraum

Soweit die bisherige Reaktion der Öffentlichkeit auf das „Kursbuch“ zu überblicken ist, fällt sie im Vergleich zum „Leber-Plan“ entschieden gemäßigter aus. Eine eindeutige Ablehnung des Programms – bei vielfacher Kritik in den Einzelheiten – ist bei keiner maßgeblichen Organisation im Verkehrssektor festzustellen. Dies kann allerdings kaum als Indiz für die Qualität des „Kursbuchs“ angesehen werden, sondern ist wohl eher eine Folge der vielfach recht geringen Konkretisierung der Zielvorstellungen, die einen sehr breiten Interpretationsspielraum lassen. Da zudem der Finanzbedarf und vor allem die Finanzierungsquellen im „Kursbuch“ nicht präzise bestimmt werden, fehlt bei den betroffenen Wirtschaftskreisen zwangsläufig noch das Bewußtsein, zu den „Zählern“ des Programms zu gehören.

<sup>8)</sup> Vgl. Kritik an den Bonner Steuerbeschlüssen. In: DVZ, 27. Jg. (1973), Nr. 22 v. 20. 2. 1973.

<sup>9)</sup> Vgl. R. Willeke, G. Aberle, a. a. O., S. 45.