

Kwasniewski, Klaus

Article — Digitized Version

Kehrtwende in der Verkehrspolitik?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Kwasniewski, Klaus (1980) : Kehrtwende in der Verkehrspolitik?,
Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 60, Iss. 2, pp. 60-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135402>

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

Kehrtwende in der Verkehrspolitik?

Auf dem diesjährigen verkehrspolitischen Jahresgespräch hat Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle die Schwerpunkte der deutschen Verkehrspolitik für die achtziger Jahre anhand der geplanten Investitionsaufwendungen erläutert. Danach werden, auf einen kurzen Nenner gebracht, die Energiekosten zur Richtschnur für neue Investitionen. Als wichtigste Änderung gegenüber dem vergangenen Jahrzehnt ist vorgesehen, daß von den rund 150 Mrd. DM, die nach dem Bundesverkehrswegeplan 1980 im Zeitraum von 1981 bis 1990 investiert werden sollen, 29 % auf die Deutsche Bundesbahn entfallen – gegenüber 16 % von rund 100 Mrd. DM im Jahrzehnt von 1971 bis 1980. Dieser Anstieg geht vor allem zu Lasten der Bundesfernstraßen, deren Anteil von 53 % im vergangenen auf 42 % im kommenden Jahrzehnt verringert wird.

An diesen Anteilsverschiebungen entzündeten sich die Gemüter. Je nach ideologischem oder Interessenstandort sehen die einen

darin mit Genugtuung die Abkehr von einer Politik, die mit ihrem Schwerpunkt auf dem Autobahnbau im vergangenen Jahrzehnt die Landschaft verschandelte und die Umwelt belastete, während die anderen eine Gefahr für die freie Verkehrsträgerwahl und eine über die Investitionspolitik erzwungene Verlagerung des Straßengüterverkehrs vom Lkw auf die Schiene befürchten. Kommt es zu einer Kehrtwende in der Verkehrspolitik?

Hiervon kann keineswegs die Rede sein. Das Bundesfernstraßennetz wird auch im kommenden Jahrzehnt weiter ausgebaut werden. Was dem Rotstift im Vergleich zu früheren Planungen zum Opfer fällt, ist der Bau von einigen neuen Autobahnen, deren Nutzen für die betroffenen Regionen von der Regionalwissenschaft ohnehin in Zweifel gezogen wird. Diese Streichungen sollte man in einem Land wie der Bundesrepublik, deren Fernstraßennetz das beste der Welt ist, nicht beklagen. Auch ist hierin keine Gefahr für die freie Verkehrsträgerwahl zu erblicken. Denn letztlich konnte nicht erwartet werden, daß das Fernstraßennetz auch in den achtziger Jahren mit denselben Raten wie bisher wachsen würde.

Auf der anderen Seite ist der Ausbau der Infrastruktur der Bundesbahn in den letzten Jahren vernachlässigt und durch Einsprüche von Bürgerinitiativen zusätzlich verzögert worden. Jetzt ist die Bahn in einigen Bereichen bereits an die Grenzen ihrer Kapazität gestoßen. Insbesondere im Güterfernverkehr zeichnet sich ab, wann sie keine zusätzliche Fracht mehr befördern kann. Damit würde im Falle einer akuten Treibstoffverknappung der einzige Verkehrsträger, der von dieser Verknappung weitgehend unberührt bleiben dürfte, für den Transport der dann zusätzlich von der Straße kommenden Gütermengen ausfallen. Denn

die Bundesbahn erbringt gegenwärtig 82 % ihrer Transportleistungen auf den elektrifizierten Strecken, deren erforderliche Energie wiederum zu 95 % aus im Inland verfügbaren Quellen, überwiegend aus deutscher Kohle, erzeugt wird. Auch steht die Bundesbahn auf ihren Nord-Süd-Linien mit dem Gros des Verkehrsaufkommens an der Kapazitätsgrenze. Hier hilft nur der Neubau von Strecken, der kapital- und sehr zeitaufwendig ist.

An der gegenwärtigen Verkehrsteilung zwischen Schiene und Straße wird sich damit auch im kommenden Jahrzehnt nichts Wesentliches ändern. Dazu reicht das Streckennetz der Bahn nicht aus, und dazu ist der Anteil des Eisenbahngüterverkehrs am gesamten Güterverkehr auf Schiene und Straße auch zu klein. Mit der Beseitigung der Kapazitätsengpässe kann nur erreicht werden, die Bahnen bereits gestiegenen und in den nächsten Jahren und Jahrzehnten noch weiter steigenden Verkehrsanforderungen anzupassen. Denn je teurer und knapper das Öl wird, um so mehr Güter werden, auch im kombinierten Verkehr mit den privaten Transportbetrieben, mit der Eisenbahn befördert werden, wenn der relativ günstige spezifische Energieverbrauch der Bahn in den Preisen weitergegeben werden kann.

Die relative Sicherheit des Verkehrsträgers Bundesbahn im Hinblick auf die Energieversorgung sollte allerdings nicht dazu führen, daß ihre überkommenen strukturellen Defizite mit dem Mantel einer „neuen Gemeinwirtschaftlichkeit“ zugedeckt und keine weiteren Anstrengungen zur Beseitigung der Verluste auf gewissen Nebenstrecken und bei den nicht kostendeckenden Verkehrsdiensten durch Stilllegungen unternommen werden. Das wäre eine falsche, weil volkswirtschaftlich zu kostspielige Verkehrspolitik.