ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Siebert, Horst

Article — Digitized Version

Die Grenzen des Wachstums: das Beispiel Auto

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Siebert, Horst (1973) : Die Grenzen des Wachstums: das Beispiel Auto, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Springer, Heidelberg, Vol. 53, Iss. 12, pp. 633-636

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/3550

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Die Grenzen des Wachstums: Das Beispiel Auto

Horst Siebert, Mannheim

Vor einigen Wochen veröffentlichte der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen sein Gutachten „Auto und Umwelt" [1]. Zu diesem Gutachten über ein Detailproblem der Umweltpolitik einige kritische Anmerkungen von Prof. H. Siebert.

In der wirtschaftspolitischen Diskussion um die Grenzen des Wachstums haben Ökologen mit Vehemenz die These vertreten, daß ein Wachstumsstopp eine geeignete Maßnahme darstellt, die mit der wirtschaftlichen Expansion einhergehenden negativen Umweltwirkungen zu vermeiden. Ökonomen, die inzwischen beginnen, die Zielvariable Umweltqualität in ihren wirtschaftspolitischen Zielkatalog aufzunehmen, bestreiten jedoch, daß Nullwachstum eine effiziente Strategie ist, die angestrebte Umweltqualität wieder herzustellen und für die Zukunft zu garantieren. Vor allem geht bei dem von den Ökologen vorgeschlagenen undifferenzierten Wachstumsstopp, d. h. der Reduzierung der gesamtwirtschaftlichen Wachstumsrate auf Null, die sektorale (und regionale) Dimension des Wirtschaftswachstums verloren: Welche Sektoren einer Volkswirtschaft sollen unter Berücksichtigung der Zielvariable Umweltqualität expandieren, welche Sektoren müssen in ihrer Aktivität gebremst werden?

Zu diesem sektoralen Aspekt der Grenzen des Wachstums leistet der Sachverständigenrat in seinem Gutachten „Auto und Umwelt" einen beachtlichen Beitrag, und zwar für einen Wirtschaftszweig, der wegen seiner starken Kopplungseffekte als ein wichtiger Wachstumsstimulator gilt und deshalb in einigen wachstumspolitisch erfolgreichen Volkswirtschaften der Dritten Welt als Ansatzpunkt der Entwicklungspolitik eingesetzt wurde und der außerdem ein Produkt erstellt, das infolge seiner allgemeinen Wertschätzung und seines Statuscharakters ein wichtiger Indikator für Wachstum im Sinne der Wohlstandsmehrung ist.

Problem der Allokationseffizienz

Der Sachverständigenrat plädiert für eine Umorientierung der Verkehrspolitik. Zwar soll das individuell genutzte Fahrzeug nicht generell „verteufelt" werden, eine Drosselung des Individualverkehrs wird jedoch empfohlen. Diese Maßnahme wird erforderlich, weil die gesellschaftlichen Opportunitätskosten des Automobils wie u. a. der Raumbedarf der Verkehrswege, die Umweltbelastung durch Schadstoff- und Lärmemissionen und der starke Verbrauch der immer knapper werdenden Energieressourcen bisher nicht hinreichend in Rechnung gestellt wurden. Zugrunde liegt die Vorstellung, daß die knappen Ressourcen einer Volkswirtschaft für denjenigen Verwendungszweck eingesetzt werden sollen, aus dem ein maximaler gesellschaftlicher Nutzen erwächst. Strebt man eine solche Allokationseffizienz an, so wird es erforderlich, die entgangenen Nutzen der alternativen Verwendung einer Ressource anzusetzen. Die Opportunitätsko-

Prof. Dr. Horst Siebert, 36, ist Ordinarius am Lehrstuhl für Volkswirtschaftslehre und Außenwirtschaft der Universität Mannheim. Er ist u. a. Autor der kürzlich erschienenen Publikation „Das produzierte Chaos. Ökonomie und Umwelt".

[1]) Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, Auto und Umwelt, Gutachten vom September 1973, Stuttgart und Mainz.

sten als Kosten oder Nutzenentgang einer entgangenen Gelegenheit (opportunity foregone) sollen also berücksichtigt werden.

In der Regel geht man in einem marktwirtschaftlichen System davon aus, daß Opportunitätskosten durch Güter- und Faktorpreise zum Ausdruck gebracht werden können. Leider ist das beim Gut Auto nicht so einfach, da das Gut „Auto" sozusagen auf der Nahtstelle zwischen privatwirtschaftlichem und öffentlichem Allokationsbereich fährt und für diese beiden Allokationsbereiche sehr unterschiedliche Allokationsverfahren gelten: Marktmechanismus auf der einen Seite und politische Abstimmungsprozesse auf der anderen Seite. So wird es schwierig, die Opportunitätskosten des Raumbedarfs der Verkehrswege zu konkretisieren. Denn der Faktor Boden wird einmal vom Markt, dem Allokationsmechanismus für privatwirtschaftliche Entscheidungen, auf die verschiedenen privaten Verwendungen (Wohnboden, landwirtschaftlicher Boden, Industrie- und Erholungsflächen) verteilt und zum anderen im Allokationsbereich der öffentlichen Güter den verschiedenen Verwendungen durch den politischen Abstimmungsprozeß zugewiesen. Wie erfolgt hier die Koordination zwischen privaten und öffentlichen Verwendungen? Bevor diese Frage nicht geklärt ist, ist man wohl kaum in der Lage, die Opportunitätskosten des Raumbedarfs der Verkehrssysteme konkret zu ermitteln. Der Rat begnügt sich auch mit der Erwähnung der Opportunitätskosten des Raumbedarfs.

Bei den Opportunitätskosten in bezug auf die Umweltbelastung ist darauf hinzuweisen, daß die Umwelt als Empfangsmedium von Schadstoffemissionen von den Autofahrern (wie von der Industrie) zur Zeit zum Nulltarif genutzt wird, d. h. daß die Opportunitätskosten der Nutzung überhaupt nicht in der privatwirtschaftlichen Rechnung erscheinen. Leider konkurrieren alternative Verwendungen um die Nutzung der Umwelt. Wir können die Luft nicht nur als Empfangsmedium von Schadstoffen einsetzen, wir brauchen sie auch zum Atmen. Der Nulltarif der Umweltnutzung ist nicht geeignet, dieses Problem der konkurrierenden Verwendungen zu lösen. Andererseits setzt die Beseitigung des Nulltarifs eine Aussage über die Knappheit der Umwelt und damit eine Bewertung voraus, und bei dieser Bestimmung treten erhebliche Probleme auf. Auch in diesem Fall geht der Rat pragmatisch davon aus, daß die gesellschaftlichen Opportunitätskosten der Nutzung der Umwelt als Empfangsmedium für Schadstoffe reduziert werden müssen, ohne diese Opportunitätskosten konkret abzuschätzen.

Dies gilt auch für die dritte Form der gesellschaftlichen Opportunitätskosten, nämlich für die Knappheit der Energieressourcen. Hier zeigte der Rat einige Wochen vor dem Nahostkrieg Sinn für politische Realitäten: „Sollte die Ölversorgung durch einen militärischen Konflikt im Nahen Osten für einige Zeit unterbrochen werden, so dürften angesichts der gestiegenen Kfz-Bestände die Konsequenzen für die Bundesrepublik ungleich nachteiliger sein, als dies 1956 während der Suezkrise der Fall war." Daß die derzeitige Ölkrise zugleich eine große Chance für die politische Durchsetzbarkeit einer Änderung unseres Verkehrssystems darstellt, sei nur am Rande vermerkt.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Neuorientierung der Verkehrspolitik muß eine Umstrukturierung des Anteils der einzelnen Verkehrsträger am gesamten Verkehrsaufkommen bewirken. Dies soll durch die folgenden Maßnahmen erreicht werden:

- ☐ langfristige Veränderung des Verkehrsangebots
- ☐ Beeinflussung der Verkehrsnachfrage
- ☐ direkte Kontrollen zur Verminderung der Umweltschäden.

Bei der langfristigen Steuerung des Verkehrsangebots wird der integrierten Verkehrsplanung eine wichtige Rolle zugesprochen. Die Sachverständigen weisen darauf hin, daß nicht isoliert für einzelne Verkehrsträger und nicht mit dem Ziel der Aufkommensmaximierung geplant werden kann, sondern nur unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen Nutzen und Kosten der effiziente Einsatz der einzelnen Verkehrsträger zu bestimmen ist. Bei der Planung sind nicht die gegenwärtigen Kostenvorteile einzelner Träger anzusetzen, sondern das Leistungspotential der einzelnen Verkehrsträger unter Berücksichtigung von Investitionen ist zu berücksichtigen. Ferner wird die Zweckbindung von Abgaben an einzelne Verkehrsträger mit Recht verworfen.

Der Rat beschränkt sich allerdings darauf, auf die Notwendigkeit der integrierten Planung beim Fernverkehr hinzuweisen, die Tendenz anzudeuten, in der sich diese Planung vollziehen soll, und einige der Aspekte zu erwähnen, die sie zu beachten hat. Wie das Resultat dieser Planung für den Fernverkehr konkret aussieht, wie das Verkehrsaufkommen materiell auf die einzelnen Träger aufgeteilt werden soll, welches die gesellschaftlichen Kosten und Nutzen der einzelnen Träger sind – diese Fragen werden nicht beantwortet.

Förderung des Nahverkehrs

Beim Nahverkehr werden konkretere Maßnahmen vorgeschlagen. Eine Umorientierung kann nach Meinung des Rates hier nur erreicht werden, wenn das öffentliche Verkehrsangebot wesentlich ver-

bessert und zugleich die Nachfrage nach Individualverkehr eingeschränkt wird. Als Maßnahmen zur Förderung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs werden genannt:

- ☐ Erhöhung der Bedienungshäufigkeiten
- ☐ Sonderfahrspuren für Omnibusse und Taxen
- ☐ Verkehrsverbände mit vollintegrierten Tarifgemeinschaften und abgestimmten Fahrplänen
- ☐ Park-and-Ride-Verkehr
- ☐ Entwicklung neuer Verkehrstechniken

Als Instrumente zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage werden u. a. diskutiert:

- ☐ die Politik der räumlichen Separierung von Verwendungen der Umwelt (Fußgängerzonen)
- ☐ Begrenzung der Parkmöglichkeiten
- ☐ Anlage von Autohöfen und
- ☐ die Erhebung von Entgelten oder Abgaben.

Interessant dürfte es sein festzustellen, daß beim langlebigen Konsumgut Auto ein Gebührensystem nicht die gewünschten Anpassungen der Wirtschaftssubjekte herbeiführen kann. Einmal sind im Vergleich zu einem Gebührensystem im Produktionsbereich die Informations- und Kontrollkosten für die zahlreichen Autofahrer relativ hoch, zum anderen ist nicht sichergestellt, ob durch Korrektur der Preisrelationen in der Art, daß die Preise die gesellschaftlichen Kosten wiedergeben, das Nachfrageverhalten in der gewünschten Weise angepaßt werden kann, wenn die direkte Preiselastizität der Nachfrage relativ gering ist. In der Tat muß man zu dem Ergebnis kommen, daß unter diesen Bedingungen negative Umweltwirkungen nur durch die Festlegung von Produktstandards vermieden werden können, die bereits den Produzenten auferlegt werden.

Der Sachverständigenrat strebt eine Umorientierung der Verkehrspolitik an, um eine andere, umweltfreundlichere Verteilung des Gesamtverkehrs

Dresdner Bank
- damit Sie weltweit einen Partner haben

Vor Deutschlands Grenzen und Häfen liegen die Märkte der Welt. Märkte, an denen die deutsche Wirtschaft 1972 ihren Anteil um 9% steigern konnte. Das Wachstum von Import und Export fordert Modernisierung und Erweiterung der Produktionskapazitäten.
Es erfordert Investitionen in Know-how, in Distribution und Kundendienst.

Es fordert neue Ideen, deren Realisierung Finanzierung voraussetzt. Die Dresdner Bank ist mit ihren Dienstleistungen Partner der Wirtschaft – Partner für alle finanziellen Probleme. Die Dresdner Bank ist in der Welt zu Hause. Mit eigenen Niederlassungen in London, New York, Singapur und Tokio sowie Vertretungen in allen wichtigen Handelszentren der Welt.

Dresdner Bank
Wir haben Zeit für Sie

187

auf die Verkehrsträger zu erreichen. Die Notwendigkeit dieser Umorientierung den politischen Instanzen deutlich zu machen, müßte dem Rat gelungen sein. Vielleicht hätte sich diese Umorientierung für den einzelnen Autofahrer, der ja letztlich über den Erfolg der Auto- und Umweltpolitik entscheidet, wirksamer motivieren lassen, wenn der Rat mit seiner Autorität dem Autofahrer noch deutlicher die Gesundheitsgefahren der Umweltbeeinträchtigung und die ökologischen Veränderungen dargestellt hätte, d. h. wenn er die gesellschaftlichen Opportunitätskosten des Autos abgeschätzt und auch plastischer geschildert hätte.

Umorientierung der Verkehrspolitik

Man muß dem Rat bescheinigen, daß er eine Fülle von sinnvollen Maßnahmen für diese Umorientierung vorgeschlagen hat und die zahlreichen Rechtsvorschriften (z. B. Bundesfernstraßengesetz) aus verschiedenen Ressorts auf ihre Konsistenz mit dem Ziel der Erreichung einer bestimmten Umweltqualität abklopft. Auch ist positiv hervorzuheben, daß der Rat die vorgeschlagenen Maßnahmen immer im Hinblick auf die juristische Durchsetzbarkeit in einzelnen Gesetzen analysiert.

Offen bleibt eine Abschätzung der Auswirkung der vom Rat vorgeschlagenen Maßnahmen auf die Verteilung des Gesamtverkehrs und auf die Umweltqualität. Diese Inzidenzanalyse, zugegebenermaßen ein schwieriges Problem und zugleich eine Festlegung, die leicht von der Empirie widerlegt werden kann, hätte den politischen Entscheidungsträgern die Dimensionen bewußt machen können, in denen überhaupt eine Änderung des Individualverkehrs bei bestimmten Maßnahmen zu erwarten ist. Der Rat läßt auch offen, welche Änderungen in der sektoralen Wirtschaftsstruktur erforderlich werden, wenn eine Neuverteilung des Verkehrsaufkommens durchgesetzt wird. Diese Information über die Implikation des vorgesehenen Programms hätte man sich gewünscht, um zu erkennen, welche konkreten Konsequenzen auftreten, wenn ein Sektor (und die mit ihm verknüpften Zulieferer) die Grenzen des Wachstums erreicht.

Detailproblem der Umweltpolitik

Das Gutachten betrachtet ein Detailproblem aus dem Bereich der Umweltpolitik, und zwar ein langlebiges Konsumgut, bei dessen Nutzung Schadstoffe entstehen. Die Lösung dieser Frage bringt sicher eine wesentliche Entlastung der Luftverschmutzung bei einigen Schadstoffen. Aber außer dem Auto harren die folgenden Umweltprobleme noch der Lösung:

- ☐ Schadstoffe entstehen als Kuppelprodukt anderer Konsumakte, und zwar einmal bei der Nutzung kurzlebiger Konsumgüter (Hausbrand, Abwässer), bei langlebigen Konsumgütern und nach Abschluß der Verwendung eines Konsumgutes,
- ☐ Schadstoffe sind in einigen Konsumgütern enthalten (landwirtschaftliche Produkte),
- ☐ Schadstoffe fallen als Kuppelprodukte im Produktionsprozeß an,
- ☐ Schadstoffe werden dadurch in die Umwelt eingeführt, daß neue Produkte geschaffen werden.
- ☐ Begrenzte Ressourcen wie Sauerstoff und Mineralien werden in großzügiger Weise aus der Umwelt entnommen.

Es wäre interessant zu wissen, aus welchen Motiven der Sachverständigenrat sich aus dieser Palette der Fragen ausgerechnet das Auto ausgesucht hat. Man darf gespannt sein, welche Maßnahmen der Sachverständigenrat bei den anderen Problemen zu empfehlen hat.

ÜBERLEGUNGEN ZUR EWG von Dr. jur. Kurt von Laun

Eine kritische Abhandlung zur Europäischen Integration
32 S., kartoniert DM 7,50

IM DIENSTE DES BUCHES

Verleger berichten aus ihrer Werkstatt
Beiträge zur Partnerschaft Wissenschaft-Forschung-Praxis
250 S., Pappband mit Schutzumschlag DM 18,50

C. BOYSEN BUCHHANDLUNG und VERLAG
2 Hamburg 36, Große Bleichen 32 Ruf 34 32 51