

Dr. Wolfgang Meyer, Leiter der Verkehrsabteilung des Deutschen Industrie- und Handelstages
 Dr. Dieter Schulte, MdB
 Dr. Kurt-Dieter Wagner, Ministerialdirigent im Bundesministerium der Finanzen

Die Problemanalysen, Prognosen und Lösungsanregungen dieses Forums verdienen hohes wissenschaftliches und praktisches Interesse. Nicht zuletzt wegen der großen Resonanz, die dieser Veranstaltung entgegengebracht wurde, und um die Arbeitsergebnisse einem noch größeren Kreis Interessierter zugänglich zu machen, werden die Beiträge sowie eine Zusammenfassung der die Veranstaltung abschließenden Round-Table-Diskussion in dieser Ausgabe der »Zeitschrift für Verkehrswissenschaft« veröffentlicht.

Rainer Willeke

Eröffnungsansprache

VON CARL-ALEX VOLMER,

Vorsitzender der Förderergesellschaft und Ehrensensator der Universität zu Köln

Das von uns schon seit geraumer Zeit vorgesehene Tagungsthema – die Finanzierung des Verkehrs – ist gegenwärtig von besonderer Aktualität und wird es auch unter Berücksichtigung der jüngsten Prognosen und der erkennbaren Entwicklungen im Verkehrs- und Wirtschaftsbereich wohl noch längere Zeit bleiben.

Mit der Thematik sind nicht nur die vielfältigen Beziehungen zwischen dem Verkehrsbereich und den öffentlichen Haushalten des Bundes, der Länder und der Gemeinden angesprochen, sondern auch die zu wenig Optimismus Anlaß gebenden weiteren Entwicklungschancen der Verkehrswirtschaft.

Eine hochindustrialisierte, arbeitsteilige Wirtschaft wie die deutsche, die zudem aus der konjunkturellen Talsohle hinauskommen und neue Wachstumsimpulse erhalten soll, benötigt eine besonders hohe Mobilität von Personen und Gütern. Die Leistungen der einzelnen Verkehrsträger, ihre Fähigkeit, heute und morgen ihre vielfältigen Funktionen zu erfüllen, ihre Zusammenarbeit miteinander und ihren Wettbewerb untereinander werden aber entscheidend von der staatlichen Verkehrspolitik mitgeprägt. Das gilt insbesondere für die Planung der Verkehrsweeinvestitionen.

Zum Ausbau der Verkehrswege in der Bundesrepublik Deutschland wurden in den letzten Jahren vom Bundesverkehrsministerium und von der Bundesregierung eine Reihe verkehrspolitischer Programme mit Bedarfsprognosen und Deckungsvorschlägen verkündet. Inzwischen steht aber fest, daß der Umfang der Verkehrsinfrastruktur hauptsächlich von den verfügbaren finanziellen Mitteln abhängt. Da der Verkehrssektor kaum anderen Reformplänen vorgezogen werden dürfte, ist auch kein überproportionales Wachstum gegenüber dem jeweiligen Gesamthaushalt für die Zukunft zu erwarten. Der hohe Investitionsbedarf zur Energiesicherung sowie Anforderungen des Umweltschutzes lassen eher das Gegenteil vermuten. So müssen wir in einer Zeit allgemeiner Einsparungen und Bedarfskürzungen bei den öffentlichen Haushalten bereits froh sein, wenn das Verkehrsressort wenigstens seinen Anteil am Gesamthaushalt bewahren kann. Neue verkehrspolitische Akzente müßten sich mithin hauptsächlich in einer Umschichtung innerhalb des Verkehrshaushalts darstellen. Der Aktionspielraum der Verkehrspolitik wird aber von dem anwachsenden Zuschußbedarf der Deutschen Bundesbahn und der öffentlichen Verkehrsbetriebe beeinträchtigt. Inzwischen steht außerdem wohl fest, daß die zu einer Umlenkung der Nachfrage auf öffentliche Verkehrsmittel erforderliche Attraktivitätssteigerung keinesfalls finanziert werden kann. Selbst wenn der bereits begonnene Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs fortgesetzt werden soll, werden die primär durch den Auftrieb der Löhne und Gehälter bedingten Folgekosten die öffentlichen Haushalte in einem bislang noch nicht gekannten Ausmaß belasten.

Dabei ist aber die Frage noch unbeantwortet, wo die Trennungslinie zwischen kommerziellen und gemeinwirtschaftlich-politischen Aufgaben im öffentlichen Verkehr verlaufen soll und wieviel »Daseinsvorsorge« die öffentlichen Haushalte auffangen können.

Die Erfahrungen mit der Verteuerung des Vergaserkraftstoffes haben bewiesen, daß auch der Autofahrer durchaus kostenbewußt denkt und nur begrenzt belastbar ist. Eine weitere Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer und Mineralölsteuer führt wahrscheinlich nicht mehr automatisch zu einem höheren Steueraufkommen, aus dem dann auch noch der öffentliche Nahverkehr oder die DB subventioniert werden könnten. Durch eine derartige Verwendung des zweckgebundenen Teils der Mineralölsteuer entsteht ohnehin die Gefahr einer Sinnentleerung der bisher geltenden Sonderbelastung des Kraftverkehrs.

Die Einsparungen im Verkehrshaushalt haben in Verbindung mit der fortschreitenden Inflation besonders die Straßenbauinvestitionen getroffen. Bereits jetzt läßt sich sagen, daß sich das bis zum Jahre 1985 im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene reale Straßenbauvolumen nicht mehr in diesem Jahrhundert verwirklichen läßt.

Diese kurze Skizzierung einiger Probleme, in die unsere heute zu behandelnde Fragestellung eingebettet ist, möge genügen, um die Bedeutung der Themenstellung »Wer finanziert den Verkehr — heute und morgen?« zu ermessen. Ich bin mir darüber im klaren, daß wir durch die fünf Vorträge und die daran anschließende Podiumsdiskussion nur die wichtigsten Aspekte weiter erhellen können. Ich hoffe aber doch, daß von den Repräsentanten aus Politik, Wissenschaft, Verwaltung und Wirtschaft die unterschiedlichen Positionen mit ihren besonderen Bedingungen und Folgerungen für eine kritische Auseinandersetzung deutlich gemacht werden können.

Als Veranstalter haben wir bewußt die Bezeichnung »Verkehrswissenschaftliches Forum« gewählt, um auf die Wichtigkeit des freien, unvoreingenommenen Gedankenaustausches, der Erörterung von Gedankenmodellen und auch von möglicherweise noch nicht ausgereiften Lösungsansätzen hinzuweisen.

Wir fühlen uns zu einer Tagung über die gegenwärtigen und zukünftigen Finanzierungsfragen des Verkehrs auch deswegen besonders berufen, weil das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln unter Leitung von Herrn Professor *Willeke* dieser Fragestellung stets eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet hat. Das Institut ist in der Vergangenheit bereits mit einer Reihe von Gutachten, Stellungnahmen, Vorträgen und Publikationen hervorgetreten, um kritische Hinweise, Anregungen und konkrete Lösungsvorschläge anzubieten.

Wer finanziert den Verkehr — heute und morgen?

VON BUNDESVERKEHRSMINISTER KURT GSCHIEDLE, BONN

Die Probleme der Raumüberwindung von Personen, Gütern und Nachrichten reichen weit in unsere Geschichte zurück. Dennoch ist die Verkehrswissenschaft eine vergleichsweise junge Disziplin. Auch die Verkehrspolitik im Sinne einer funktionsfähigen Ordnung des Verkehrswesens beginnt erst im Zeichen der Industrialisierung, wenn man einmal von durchaus beachtenswerten Ansätzen in der Antike und später wiederum im Zeichen des Merkantilismus absieht.

Wenn das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln nunmehr auf eine mehr als 50-jährige Periode intensiver verkehrswissenschaftlicher Arbeit zurückblicken kann, so ist das gleichzeitig ein wesentlicher Anteil an der Geschichte der Verkehrswissenschaft insgesamt. Und wenn ich heute bei Ihnen zu Gast bin, so sehe ich das in erster Linie vor diesem generellen Hintergrund: Institut, Mitgliederversammlung und Themenstellung stehen für eine Disziplin, die — um nur einige zu nennen — so herausragende Vertreter wie *Friedrich List*, *Emil Sax*, *Andreas Predöhl* und *Paul Berkenkopf* hervorgebracht hat; für eine Wissenschaft, die der Verkehrspolitik wesentliche Impulse gegeben hat und auf die eine moderne Verkehrspolitik mehr denn je angewiesen ist.

Sie haben als Generalthema dieser Veranstaltung Planungsfragen des Verkehrs und der Verkehrspolitik gewählt, insbesondere Finanzplanungsprobleme.

Ich kann aus den Erfahrungen in meinem Verantwortungsbereich bestätigen: eben dieser Problematik werden wir im Bereich der Verkehrspolitik künftig besondere Aufmerksamkeit widmen müssen — speziell der Aufgabe: Noch stärkere Verzahnung der Teilsysteme unserer Verkehrsinfrastruktur im Zeichen langfristiger erschwerter Finanzierungsbedingungen.

Ich bin Ihnen daher dankbar, daß Sie mit Ihrer Veranstaltung auch vonseiten der Wissenschaft auf eine zentrale Fragestellung der Verkehrspolitik hinweisen. Ich füge hinzu: ohne enges Zusammenwirken von Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik werden wir hier kaum die gewünschten Erfolge erringen.

Es wird dabei weniger darum gehen, bestehende Strukturen bei den Finanzierungsquellen in Frage zu stellen. Das ist ein weites Feld wissenschaftlicher und finanzpolitischer Diskussion. Angesichts der dringenden Probleme im Investitions- und Subventionsbereich liegen die Schwerpunkte aus verkehrspolitischer Sicht mehr bei den Fragen des Finanzbedarfs im Rahmen eines haushaltspolitisch vertretbaren Finanzierungsrahmens.

Und noch einen Punkt möchte ich ansprechen, der m. E. Politik und Wissenschaft ebenfalls gleichermaßen berührt:

Auslösendes Moment war das Nachdenken über den Aussagegehalt, die Interpretationsmöglichkeiten zu dem Leitmotto Ihrer wissenschaftlichen Veranstaltung: »Wer finanziert den Verkehr — heute und morgen?«

So wertfrei die hinter dieser Formulierung stehende wissenschaftliche Absicht ist — dessen bin ich sicher —, so sehr könnte sich die Perspektive für Außenstehende, insbesondere