

Die ökonomische Beurteilung der städtischen Umweltbelastung durch Automobilabgase

— Methoden und Quantifizierungsversuche —

von Ernst-Albrecht Marburger

(= *Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Nr. 30; herausgegeben von Rainer Willeke*);
Verlag A. Hellendoorn, Bentheim 1974, 339 S., DM 36,90.

AUS DEM INHALT:

- I. Technische und medizinische Grundtatbestände der Umweltbelastung durch Automobilabgase: Ursache und Einflußfaktoren der Abgase, die Schadstoffe, Quantität von Emission und Immission.
- II. Wirtschaftstheoretische Einordnung des Problems: Volkswirtschaftliche Zusatzkosten, realwirtschaftliche Folgen sozialer Zusatzkosten, idealtypische und politisch pragmatische Internalisierungsansätze, makroökonomische Betrachtungsweise (Input-Output-Analyse).
- III. Direkte Bewertungsmethoden für die Gesundheitsschäden, Wertminderungen bei Gebäuden und Grundstücken.
- IV. Indirekte Bewertungsmethoden: Das individuelle «willingness-to-pay-concept»; Die Methode zielbestimmter Prohibitivausgaben: Gesetzliche Zielfixierungen, Indikatorsystem zur Erfolgsmessung, konkrete Quantifizierungen und Bewertung von Konzentrationsgrenzwertüberschreitungen im Kölner Stadtgebiet (Kurz- und Langzeitgrenzwerte), Hochrechnungen der Vermeidungskosten auf das Bundesgebiet, Beeinflussung der Verkehrsmenge durch ein verkehrsaufkommensabhängiges Belastungssystem (modifiziertes-road-pricing), ein Markt für Verschmutzungsrechte.
- V. Gesamtwirtschaftliche Optimierungsfrage und erste konkrete Kosten-Nutzen-Kalküle für die Umweltbelastung durch Automobilabgase.
- VI. Synopse der technischen Möglichkeiten zur Schadstoffreduzierung am Fahrzeug, Literatursammlung zu Kostenschätzungen.

Verkehrswissenschaftliches Forum

»Wer finanziert den Verkehr — heute und morgen?«

Die Gesellschaft zur Förderung der Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln e. V. und das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln veranstalteten am 28. November 1975 ein verkehrswissenschaftliches Forum »Wer finanziert den Verkehr — heute und morgen?« Beabsichtigt war dabei eine Auseinandersetzung mit den aktuellen Problemen und den mittelfristigen Perspektiven der Verkehrsfinanzpolitik in der Bundesrepublik Deutschland, um von daher Orientierungshilfen für schwierige und konfliktträchtige Entscheidungslagen der Verkehrspolitik im Spannungsfeld von haushaltspolitischen Restriktionen, zukunftsbezogenen Wachstumsanforderungen und alternativ formulierbaren Wirtschaftlichkeitszielen anbieten zu können. Um die vielfältigen, auch divergierenden Meinungen zu hören und aus dem Dialog heraus die Tragfähigkeit der Argumente und der offerierten Lösungswege zu testen, wurden sachkundige Repräsentanten der Verkehrspolitik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft zur Stellungnahme im Rahmen des folgenden Veranstaltungsprogramms eingeladen:

Eröffnungsansprache des Vorsitzenden der Fördergesellschaft
Carl-Alex Volmer

Vortrag des Bundesministers für Verkehr
Kurt Gscheidle

Vortrag des Direktors des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln
Professor Dr. Rainer Willeke

Positionsreferate, gehalten von
Dr. Heinz Nehrling, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Dr. Wolfgang Vaerst, Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn
Hans-Georg Lange, Beigeordneter des Deutschen Städtetages

Round-Table-Gespräch
unter der Leitung von Professor Dr. Rainer Willeke mit den Teilnehmern
Professor Dr. Bruno Arnold, Ministerialdirektor im Bundesministerium für Verkehr
Dr. Achim Diekmann, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie
Dr. Walter Labs, Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe

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 Ehrenszenator 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 Verkehrsweegeinvestitionen.

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.