

Wie viel Markt und wie viel politische Regulierung verträgt/benötigt der Verkehr?



Univ.-Prof. Dr. Dr.
Gerd Sammer

Universität für Bodenkultur Wien
Institut für Verkehrswesen

Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

Im vergangenen Jahr hat uns die Natur die große Verletzbarkeit des Verkehrs, insbesondere des Flugverkehrs, in das Bewusstsein gerufen, sei es der Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull auf Island oder die für einen Winter in Europa und Nordamerika nicht unerwarteten Schneefälle. Das durch den Schneefall ausgelöste Chaos ist ein Lehrbeispiel des Verkehrsbereichs dafür, dass mehr Markt und Marktkräfte allein nicht ausreichen, die Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen. Eine Analyse der Schneefallereignisse sollte uns in dieser Hinsicht nachdenklich machen.

Der Flugverkehr ist das Paradebeispiel für Marktwirtschaft im Verkehr. Er ist jener Sektor, der größtenteils den Marktkräften überlassen ist und in dem der Wettbewerb unter den Fluglinien voll Einzug gehalten hat. Man sollte annehmen, dass er effizient und kundenfreundlich organisiert ist. Die meisten Flughäfen in Europa haben naturgemäß ein regionales Monopol und sind als Aktiengesellschaften marktwirtschaftlich organisiert. Die Aktienbesitzer sind primär an einer hohen Dividende interessiert. Dies hat bei vielen Flughäfen dazu geführt, dass zu wenig Vorsorge für Schneeräumung und Enteisung der Flugzeuge getroffen worden ist. Für Flughäfen gibt es keine Regelung, wie für Flugunternehmen durch die EU-Fluggastrecht-Verordnung, die eine Haftung für verspätete oder ausgefallene Flüge vorsieht, auch dann nicht, wenn der Flughafenbetreiber durch mangelnde Vorsorge fahrlässig gehandelt hat und keine höhere Gewalt (durch Schnee und Eis im Winter?) ins Treffen geführt werden kann. So effizient die marktwirtschaftliche Organisation des Flugverkehrs auch sein mag, hier fehlt es an klar definierten Rahmenbedingungen und Qualitätsanforderungen sowie der entsprechenden Kontrolle und Konsequenzen bei Nichteinhaltung.

Dies leitet zur generellen Fragestellung über, wie das Verhältnis zwischen Markt und verkehrspolitischer Regulierung sein soll, damit der Verkehr wirklich effizient und funktionswirksam ist? Diese Frage stellt sich insbesonde-

re, wenn in Zeiten der staatlichen Sparpakete das Heil in der Marktöffnung und Nutzung des Wettbewerbs als Lösung angesehen wird. Der Vorteil der Marktkräfte liegt darin, dass die Akteure des Marktes nach einer individuellen Nutzenmaximierung mit minimalen Transportkosten streben. Da haben ökologische und soziale Zielsetzungen, wie die Reduktion der Treibhausgasemissionen, die Sicherstellung einer Mindesterschließung für alle Bewohner oder eines Mindestlohns für Fahrpersonal usw. keinen Platz. Deshalb ist es notwendig, solche Marktmechanismen als Rahmenbedingungen zu definieren, die diese Kosten internalisieren. Dann werden diese Ziele Teil seines marktwirtschaftlichen Verhaltens und seiner individuellen Nutzenmaximierung. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die Marktkräfte durch klare Definition der gesellschaftlichen Zielsetzungen der Ökologie und sozialen Entwicklung zu steuern. Das bedingt aber, dass zu ihrer Sicherstellung der notwendige rechtlichen und finanziellen Rahmen definiert und beschlossen werden sowie seine Einhaltung laufend kontrolliert werden muss.

Grundsätzlich ist anzustreben, dass die Dynamik der Marktkräfte verstärkt im Verkehrsbereich genutzt wird. Dazu ist es aber notwendig, einen öko-sozialen Rahmen zu definieren, damit gemeinwirtschaftliche Ziele nicht unter die marktwirtschaftlichen Räder kommen. Dafür existiert nicht nur in Europa ein großer Reformstau. Derzeit bestehen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern keine fairen Wettbewerbsbedingungen. Beispielhaft sind hier die Befreiung des Flugbenzins von der Mehrwertsteuer oder die sehr ungleichen externen Kosten zwischen Straßen-, Schienen- und Flugverkehr zu erwähnen. Vorsicht ist auch bezüglich der Monopolstellung der Verkehrsinfrastruktur angebracht. Der Verkehrsbereich würde mehr Markt vertragen, allerdings mit guter Balance zwischen den gemeinwirtschaftlichen und individualwirtschaftlichen Zielen durch die Definition klarer Qualitätsansprüche und wirksamer Kontrollmechanismen mit entsprechenden Konsequenzen.

Gerd S a m m e r

