

Homo oeconomicus mobilis : Gedanken zur Ökonomie der Mobilität

Autor(en): **Maggi, Rico**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **82 (2002)**

Heft 10

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-166729>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

HOMO OECONOMICUS MOBILIS

Gedanken zur Ökonomie der Mobilität

Rico Maggi,

geb. 1951, ist ordentlicher Professor für Volkswirtschaftslehre an der Universität Lugano und Privatdozent an der Universität Zürich. Er ist Direktor des Istituto Ricerche Economiche und Co-Direktor des Institutes für Mikroökonomie und öffentliche Wirtschaft an der Universität Lugano. Seine Forschung in angewandter Mikroökonomie befasst sich vorwiegend mit Fragen der Verkehrswirtschaft, des Telekommunikationssektors und der Analyse wettbewerbsfähiger Strukturen.

«... *this society would be marked by geographical and social mobility. People would move about as they sought opportunity, and would rise and fall as they made something or nothing of themselves. This society would value new against old, youth against experience, change and risk as against safety.*» (Landes 1999, p. 218)¹

Ein Diskurs zur Mobilität kann sinnvollerweise nur in Bezug auf den grösseren wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenhang geführt werden. Das Zitat des Wirtschaftshistorikers David Landes kann dafür als Motto dienen. Für Landes, der die Wirtschaftsentwicklung weltweit über die letzten tausend Jahre betrachtet, fusst die ideale Wachstums- und Entwicklungsgesellschaft unter anderem auf der Mobilität. Die Mobilität wird von der individuellen und risikobehafteten Suche nach Entwicklungsmöglichkeiten getrieben. Mobilität ist daher nicht nur in der modernen Gesellschaft ein Bedürfnis, für das die Individuen bereit sind, Ressourcen aufzuwenden.

Historisch gesehen haben sich die Menschen immer bewegt, um ihre Situation zu verbessern, sei dies langfristig in Form von Migration oder kurzfristig zur Erzielung von Nutzen aus Arbeit, sei es im Rahmen von Freizeitaktivitäten oder im Tourismus. Die Fortbewegung an einen andern Ort mit dem Ziel, von den dortigen Gegebenheiten zu profitieren, lässt die Ökonomen im Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr von abgeleiteten Bedürfnissen bzw. von einer abgeleiteten Nachfrage sprechen. Es wird gleichzeitig auch deutlich, dass die ungleiche Verteilung von Attraktionen (in einem ganz allgemeinen Sinn) im Raum ein grundlegendes Element des Mobilitätsphänomens darstellt.

Ökonomische, gesellschaftliche und politische Prozesse führen zwingend zu einer Ausdifferenzierung des Raumes. Die Frage, ob Mobilität in einem höheren Sinne gut oder schlecht sei und wieviel Verkehr einer mobilen Gesellschaft zustünde, ist daher müssig. Aus ökonomischer Sicht ist Mobilität untrennbar mit einer freien und wettbewerbsorientierten Gesellschaft und

Wirtschaft verknüpft. Menge und Qualität des Verkehrs werden auf den (mehr oder weniger regulierten) Verkehrsmärkten bestimmt. Bei gegebenen Bedürfnissen werden die Individuen umso mobiler sein, je tiefer die Preise sind, je höher die Qualität der Dienstleistungen des Verkehrssystems ist und je höher das Einkommen ist. Bei dieser Reduktion des *homo mobilis* auf den *homo oeconomicus* wird bewusst von den psychologischen Motiven der Mobilität (Sucht nach Erlebnis, Abenteuer und Freiheit, Machtdemonstrationen und Initiationsrituale) und den soziologischen Determinanten (Abgrenzung, Identität, Lifestyle usw.) abstrahiert, da durch die rein ökonomische Betrachtungsweise zusätzliche Aussagen gemacht werden können.

Individuelle Mobilität und kollektiver Verkehr

Die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen durch den Konsum von Verkehrsdienstleistungen braucht Zeit. Dies trifft zwar im Prinzip für alle Konsumakte zu, ist aber bei der Mobilität von besonderer Bedeutung. *Erstens* ist die Mobilität, wie schon erwähnt, ein abgeleitetes Bedürfnis. Die Zeit, die für Mobilität aufgewendet wird, steht für die Befriedigung der Bedürfnisse am Ziel der Reise nicht mehr zur Verfügung. *Zweitens* hängt die für die Mobilität aufzuwendende Zeit von der Geschwindigkeit des Verkehrs ab. Wirtschaftliche Akteure sind daher bei ihren mobilitätsrelevanten Entscheiden sehr stark auf Reisezeiten und damit auf die Geschwindigkeit der jeweiligen Verkehrsmittel fixiert.

Mobilitätsentscheide sind aber nicht nur sehr stark an die Ressource Zeit gebunden, sondern aufgrund der Unzahl von Reisezwecken auch hoch komplex. Die Situation

¹ Landes, David (1999): *The Wealth and Poverty of Nations*, London (Abacus)



Ferruccio Soldati, Ohne Titel. Mischtechnik auf Leinwand, 1986, 165 x 110 cm.

wird dadurch noch komplizierter, dass die Individuen simultan über Verkehrsmittel, Wege, Zeiten und Destinationen und deren Kombination entscheiden müssen. Nimmt man dazu, dass die heutige Wirtschaft und Gesellschaft von den Individuen eine sehr grosse Flexibilität in Zeit und Raum verlangt, so wird offensichtlich, dass sich Individuen absichern wollen. Sie tun dies, indem sie für die Option auf eine fast beliebige Mobilität sehr viel zu zahlen bereit sind, sei dies in Form des Kaufs eines Automobils oder eines Generalabonnements für den öffentlichen Verkehr. Mit anderen Worten: Der moderne Mensch hat tausend gute Gründe, sich zu bewegen und übt eine entsprechende Nachfrage nach Verkehr aus. Dies ist nicht nur gut für die Individuen, sondern auch für die Wirtschaft und die Gesellschaft.

Wegen des Netzcharakters des Verkehrs, sowie dessen externen Effekten sind grundsätzlich kollektive und damit politische Entscheide notwendig. Alle modernen Mobilitätsformen sind an Netze gebunden, seien dies Strassen, Schienen, Luftwege oder Seefahrtsrouten. Die Qualität der Verkehrsdienstleistungen hängt entscheidend von der Struktur dieser Netze (Anzahl und Verteilung der Knoten; Häufigkeit, Zuverlässigkeit, Preis und Geschwindigkeit der Verbindungen) ab. Diese Netze werden normalerweise vom Staat erstellt und häufig auch betrieben. Dies ist zwar aus ökonomischer Sicht keineswegs zwingend, aber eine Partnerschaft zwischen privaten Investoren und dem Staat zahlt sich meist zumindest bei Planung und Bau von grossräumigen, integrierten Infrastrukturnetzen aus. Wichtiger ist allerdings, dass Netze unteilbar sind und daher sinnvollerweise in grossen Einheiten unterhalten werden müssen, was normalerweise in Form von Gebietsmonopolen geschieht. Diese ökonomisch sinnvollen Monopole müssen im Interesse von Wirtschaft und Gesellschaft reguliert werden, entweder über die Besitzform (staatliche Monopole) oder über eine intelligente Regulierung. Letztere erhält ihre grosse Bedeutung jedoch vor allem beim Betrieb der Netze, das heisst bei der Herstellung von Verkehrsdiensten auf den Infrastrukturnetzen.

Der Regulierungsbedarf entsteht *erstens*, weil die Verkehrsteilnehmer ihre

.....
*Mobilitäts-
entscheide sind
aber nicht nur
sehr stark an die
Ressource Zeit
gebunden,
sondern aufgrund
der Unzahl von
Reisezwecken
auch hoch
komplex.*
.....

Mobilität individuell produzieren, dazu aber kollektiv bereitgestellte Netze und eventuell auch Dienstleistungen benützen. Weil viele Automobilisten die öffentlich und gratis zur Verfügung gestellte Strasse zur Stosszeit in die gleiche Richtung benutzen wollen, entstehen Stauprobleme. Weil sie unterschiedliche Ideen über maximale Geschwindigkeit und angebrachtes Fahrverhalten haben, entstehen Externalitäten durch die Gefährdung der Gesundheit anderer. Und weil sie schliesslich die von ihnen verursachten Umweltemissionen nicht ins Kalkül einbeziehen, entstehen Umweltexternalitäten. Regulierung ist *zweitens* aber auch notwendig, weil die Unternehmen ansonsten Vormachtstellungen ausnutzen können, was zu ungenügendem Unterhalt, hohen Preisen und schlechter Qualität führen kann.

Regulierung über Preise

In der Schweiz wie auch in anderen Ländern herrscht ein für den Ökonomen unverständliches Misstrauen gegenüber dem Marktmechanismus und damit der Fähigkeit von Preisen, komplexe Zusammenhänge zu ordnen. Stattdessen wird mit einer Unzahl von Geboten, Verboten, Kommissionen, *Task forces* usw. versucht, den Verkehr zu lenken und Externalitäten sowie Probleme des Markversagens in den Griff zu bekommen. Die Folge ist eine Planwirtschaft, die mehr Probleme löst als schafft und bei der wie bei allen geplanten Wirtschaften Knappheitsprobleme über Staus gelöst werden. Diese Ineffizienzen dienen dann zur Begründung weiterer Investitionen und weiterer Eingriffe, ohne dass das eigentliche Problem angepackt würde. Dies gilt vor allem für den so genannten motorisierten Individualverkehr. Beim Kollektivverkehr auf der Schiene äussert sich dieselbe Skepsis gegenüber Markt und Preis, da ein Wettbewerb um rentable Märkte (etwa in Form der Versteigerung von Lizenzen) nicht zugelassen wird und Preisdifferenzierungen eine fast vollständige Absage erhalten.

Damit komme ich zum wichtigsten Defizit der gegenwärtigen Verkehrspolitik: Die Folgen einer ungenügenden Regulierung und einer nicht sachgerechten Verkehrspolitik werden der Mobilität als solcher angelastet. Statt die Politik zu ver-

bessern, wird versucht, die populärste Form der Mobilität zu bekämpfen. Dies ist aus ökonomischer Sicht gerade auch deshalb absurd, weil die Preise dieser Dienstleistungen durch eine konstante Subventionierung des öffentlichen Verkehrs und eine fehlende Internalisierung der externen Kosten im privaten Verkehr ständig politisch tief gehalten werden. So wird denn Mobilität in Franken (oder Euro) relativ zu anderen Gütern günstiger, der Aufwand in Bezug auf Zeit, Gesundheit und Verbrauch von Umweltressourcen dafür immer grösser – und dies trotz der angeregten Diskussion über die verkehrsbedingten Umweltprobleme.

Die durch eine solche Politik hervorgerufenen Staus und die daraus resultierenden Zeitverluste sind volkswirtschaftlich bedeutend, können aber ohne die Einführung von Preisen, welche die Knappheit des Strassenraumes anzeigen, nicht gelöst werden. Ein gelegentlicher Ausbau der Infrastruktur signalisiert dem *homo oeconomicus mobilis* tiefere Fahrtzeiten, der Verkehr nimmt zu, die neue Infrastruktur ist wieder ausgelastet. Die Lösung mittels *Road pricing* wäre zwar naheliegend, wird aber kaum ernsthaft diskutiert. Dabei wäre ein solches System, bei dem die Benützung einzelner Strassenabschnitte oder ganzer urbaner Netze zu bestimmten Zeiten etwas kostet, technisch machbar, ökonomisch effizient und verkehrspolitisch effektiv.

Kapazitätsorientierung oder Verteilung

Das Problem ist nur, dass Verkehrspolitik zur klassischen Verteilungspolitik wird. Die Mittel werden, mit Ausnahme der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, welche mit dem *homo mobilis* wenig zu tun hat, über allgemeine Steuern und Benzinzollzuschläge beschafft. Diese räumlich undifferenzierte und nicht als leistungsabhängig wahrgenommene Finanzierung bei der grossen Mehrheit schafft wenig Widerstand, erlaubt es aber, die Mittel räumlich gezielt nach politischen – nicht notwendigerweise auch verkehrspolitischen – Zwecken einzusetzen. Jüngstes Beispiel ist die vorgeschlagene Finanzierung des Agglomerationsverkehrs in der Schweiz. Der Verzicht auf *Road pricing* und die Finanzierung des Ausbaus vor

.....
Statt die Politik zu verbessern, wird versucht, die populärste Form der Mobilität zu bekämpfen.

allem des öffentlichen Verkehrs über allgemeine Mittel entspricht einer Verteilung der Kosten auf die ganze Schweiz. Diese Quersubventionierung verhindert aber gerade die langfristige Lösung des Problems, die Mobilität in der Agglomeration wird weiter verbilligt und die Stauprobleme werden bleiben, weil in der Agglomeration die entsprechenden Preissignale fehlen.

Wegen der überragenden Bedeutung der Mobilität für eine gerechte und freie Gesellschaft, wird eine solche Politik oft unter dem Titel des *service public* präsentiert. Eine Versorgung der gesamten Bevölkerung eines Raumes mit Dienstleistungen gleicher Qualität und zu einheitlichem Preis war aber ursprünglich als Garantie einer Grundversorgung gedacht. Als Grundlage für eine allgemeine Verkehrspolitik taugt das Konzept nicht.

Dieser kurze Beitrag² konzentriert sich zwingend auf ausgewählte Themen, etwa die individuelle Mobilität im Personenverkehr. Dies steht im Widerspruch zur Aufmerksamkeit, welche in der öffentlichen Debatte dem Güterverkehr, und insbesondere den ausländischen Lastwagen gewidmet wird. Nun kommt aber dem Güterverkehr generell eine relativ geringe Bedeutung zu – gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) entfielen im Jahr 2000 etwa 10 Prozent der von in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeugen geleisteten Kilometer auf den Güterverkehr³. Wo das Problem aber relevant ist, etwa am Gotthard, gelten im Wesentlichen dieselben Argumente. So sollte z.B. die Diskussion um die Fertigstellung der Gotthardautobahn nicht zu einer Verteilungsschlacht verkommen, sondern als Beseitigung eines in jeder Hinsicht ineffizienten Engpasses und der Chance zu Einführung einer Regulierung über Knappheitspreise gesehen werden.

Die verkehrspolitische Debatte sollte sich mehr am Verhalten des *homo oeconomicus mobilis* orientieren. Einerseits ist gerade auch beim immer bedeutender werdenden Freizeitverkehr das Argument des *service public* problematisch, zum andern kann davon ausgegangen werden, dass klare Preis- und Qualitätssignale die Optionen der Individuen klarer signalisieren würden als Appelle zu umweltbewusstem Verhalten. ♦

² Eine ausführlichere Studie wird Ende Jahr erscheinen.

³ ARE, (2002), *Intra - Info* 3.02.