

Peter FALLER: <sup>1</sup>

## **Die Bedeutung von Forschungsimpulsen für den Bereich Transport-Verkehr-Logistik**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die heutige ÖVG-Veranstaltung ist ein Novum. Erstmals erhalten junge Wissenschaftler die Möglichkeit, ihre mit dem Nachwuchsförderpreis der ÖVG ausgezeichneten Forschungsarbeiten vor einem Kreis von interessierten Verkehrs- und Logistikexperten zu präsentieren. Es ist für mich eine ganz besondere Freude, dass ich diese Veranstaltung moderieren darf. Ich heiße Sie alle sehr herzlich willkommen, allen voran unseren heutigen Ehrengast, der etwas später eintreffen wird, nämlich Frau Staatssekretärin Kranzl, eine Dame, die auf der verkehrspolitischen Ebene die Verkehrs- und Logistikforschung inzwischen zu Ihrem ganz besonderen Anliegen gemacht hat. Frau Staatssekretärin Kranzl wird nicht nur Grußworte, sondern auch eine inhaltliche Botschaft an uns richten.

Die ÖVG hat mit der Stiftung dieses Nachwuchsförderpreises anlässlich des Salzburger Europa-Kongresses 2005 ganz offensichtlich ein wichtiges Tor aufgestoßen. Bei den vorbereitenden Sitzungen für Salzburg 2005 („Die Zukunft der Mobilität in Europa“), als wir im Vorstand überlegten, welche besondere Initiative die ÖVG anlässlich dieses großen internationalen Kongresses setzen könnte, meldete sich der renommierte Stadt- und Regionalforscher Dieter Bökemann (TU Wien) zu Wort: „Ich schlage etwas Nachhaltiges vor, mit dem wir vor allem auch die jungen Menschen stärker für die verkehrswissenschaftliche Arbeit interessieren und motivieren; ich schlage die Stiftung eines Nachwuchsförderpreises vor.“ Dieser Funke sprang rasch über. Ich habe zunächst gespannt zu unserem Schatzmeister Dr. Falschlehner hinübergeblickt. Als er erklärte, er finde diese Idee grandios, habe

---

<sup>1</sup> em.o. Prof. Dr., WU Wien, Ehrenpräsident der ÖVG

ich gewusst: Der Nachwuchsförderpreis der ÖVG bekommt eine Chance. Und wenn man nun sieht, wie viele gute, sehr gute und exzellente Arbeiten im Jahr 2007 für diesen Nachwuchsförderpreis eingereicht wurden, dann kann ich nur sagen: Wir können uns alle zu dieser Innovation der ÖVG gratulieren.

Gestatten Sie mir, meine Damen und Herren, dass ich nun im Telegrammstil ein paar Gedanken zur **Bedeutung von Forschungsimpulsen für den Bereich Transport-Verkehr-Logistik** darlege.

Ausgangsfrage 1: Was sind Forschungsimpulse? Und:

Ausgangsfrage 2: Warum sind sie für den Bereich Transport-Verkehr-Logistik so wichtig?

Der **Begriff** „Forschungsimpulse“ hat eine Doppelbedeutung. Er beschreibt das Wechselspiel zwischen Forschung und Praxis. Dabei kann der Bereich Transport-Verkehr-Logistik zum einen als **Impulsgeber** auftreten (wenn er mit Fragestellungen an die Forschung herantritt), zum anderen kann der Praxisbereich **Impulsempfänger** sein (wenn Forschungsergebnisse von der Praxis übernommen und gestalterisch umgesetzt werden).

Worin liegt die **Bedeutung** dieses Wechselspiels zwischen Forschung und Praxis?

Es gibt da dieses bekannte Zitat des Verkehrspioniers Friedrich List (geboren 1789 in Reutlingen, gestorben 1846 in Kufstein): Die Wissenschaft solle den Weg beleuchten, den die Praxis gehen müsse.

Für den Einstieg in die Diskussion ist diese schöne Metapher sicherlich sehr geeignet. Ich möchte aber, da wir heute ein zeitliches Limit haben, den Pflug sogleich um einiges tiefer stellen und Sie daran erinnern, dass wir es beim Bereich Transport-Verkehr-Logistik mit einem **Wertschöpfungsbereich** zu tun haben. Und hier besteht eben die Besonderheit, dass der Bereich Transport-Verkehr-Logistik die **Produkte und Leistungen der anderen Sektoren verfügbar macht**. Die Wertschöpfung des Bereichs Transport-Verkehr-Logistik erfolgt in der Form der **Verfügbarmachung** von etwas, das **außerhalb** des Verkehrssektors entsteht. Wirtschaftliche und kulturelle

Werte, die des Bereichs Transport-Verkehr-Logistik geschaffen werden, erfahren eine **Wertsteigerung** dadurch, dass sie am Ort des jeweiligen Bedarfs verfügbar gemacht werden. Man mag den Bereich Transport-Verkehr-Logistik noch so verteufeln (Stichwort: Hoher Ressourcenverbrauch!), es führt kein Weg an der Erkenntnis vorbei, dass ohne die Verkehrssysteme die meisten Menschen an der Wertschöpfung, die in den anderen Sektoren stattfindet, nicht teilhaben könnten.

Wertschöpfung **ohne** Verfügbarmachung gibt es selbstverständlich auch, aber in einer arbeitsteiligen Wirtschaft moderner Prägung sind diese Möglichkeiten sehr eingeschränkt. Wieviele unserer Mitbürger hätten denn überhaupt noch ausreichend Grund und Boden, um darauf eine Kuh weiden zu lassen und Getreide und Gemüse für den eigenen Bedarf anzubauen? Die Frage der Verfügbarmachung stellt sich aber nicht nur bei Nahrungsmitteln, sondern ebenso auch bei der Vielfalt unserer kulturellen Aktivitäten (Wissenschaft, Kunst, Medizinische Versorgung u.a.m): Soll die Wertschöpfung, die bei diesen kulturellen Aktivitäten entsteht, der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden oder nicht? Natürlich gibt es auch den Fall, dass der Künstler mit seinem Instrument eine Meisterleistung vollbringt, wenn keine Zuhörer im Saal sind. Aber diese Wertschöpfung allein für den Eigenbedarf ist auch in unserem heutigen Kulturbetrieb nicht der Normalfall.

Wir müssen realistisch bleiben. Der Weg zurück zum System der geschlossenen Hauswirtschaft, in dem jeder all das selbst produzierte, was er zum Leben benötigte, ist verbaut. In der Antike, als berufliche Spezialisierung begann, wäre die Entwicklung wahrscheinlich noch umkehrbar gewesen. Aber heute, wo wir bereits den Zeitpunkt absehen, zu dem auf unserem Planeten 8 Mrd. Menschen mit Nahrung, Sachgütern und kulturellen Leistungen versorgt werden müssen, muss man sich von solchen Träumen verabschieden. Arbeitsteilung, berufliche Spezialisierung und Leistungstausch als Grundlage der Einkommenserzielung kennzeichnen das Schicksal des Menschen in unserer Zeit. Und die möglichst effiziente Verfügbarmachung all dessen, was an Wertschöpfung auf unserem Globus stattfindet, wird angesichts der bereits absehbaren Bevölkerungszunahme zu einer ganz großen Herausforderung werden.

Und damit schließt sich der Kreis: **Forschung** für den Bereich Transport-Verkehr-Logistik heißt:

- **Kontinuierliche und systematische Suche** nach noch effizienteren (sprich: noch eindeutiger ressourcensparsamen und noch eindeutiger umweltschonenden) Verfahren zur Verfügbarmachung des Angebots an wirtschaftlichen und kulturellen Dienstleistungen.
- In punkto **Forschung** muss der Bereich Transport-Verkehr-Logistik unter allen Umständen **Schritt halten** mit den anderen Wertschöpfungsbereichen, um auch weiterhin ein attraktives Berufsfeld für Nachwuchskräfte zu bleiben.
- Hauptaufgabe der Transport- und Logistik-Forschung ist es, **neue Lösungsvarianten** für den gesamtgesellschaftlichen Transportbedarf zu entwickeln, und zwar solche Varianten, die vor allem auch im Hinblick auf den rapiden Anstieg der Erdbevölkerung als **sustainable** gelten dürfen, nämlich als **langfristig durchhaltbar**.

Wir sind damit beim thematischen Kern unserer heutigen Veranstaltung. Ich möchte abschließend kurz noch zweimal den Verkehrspionier und Nationalökonom Friedrich List zu Wort kommen lassen, dessen Schriften zwar inzwischen um die 170 Jahre alt sind, die aber auch dem heutigen Leser noch ganz fundamentale Einsichten vermitteln können:

**Hinweis Nr. 1:** Friedrich List hat die Notwendigkeit effizienter Transportsysteme unter anderem auch damit begründet, dass **Naturkatastrophen, Missernten und Hungersnöte** in der Regel nicht die Erde oder einen Kontinent als Ganzes betreffen, sondern quasi immer nur bestimmte Gebiete auf unserem Planeten. Das ist ein sehr interessanter Gesichtspunkt, gerade auch deshalb, weil zur Zeit so viel von der **globalen**, den ganzen Planeten betreffenden Klimakatastrophe die Rede ist. Dazu List im Originalton von 1838:

„Oertlicher Misswachs, und örtlich im ausgedehnten Sinne ist der Misswachs immer, da er sich nie auf ganze Welttheile erstreckt, hat viel weniger zu bedeuten, wenn das Deficit durch schnelle und wohlfeile Zufuhr bei Zeiten ergänzt werden kann.“<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> List, Fr., Das deutsche National-Transport-System in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung, Altona und Leipzig 1838, S. 26.

Nach List sind es deshalb die Transportsysteme, die sicherstellen, dass den Menschen in den negativ betroffenen Regionen rasch geholfen werden kann. Eine Erkenntnis, die zumindest bis jetzt ihre Aktualität noch nicht verloren hat.

**Hinweis Nr. 2:** Friedrich List hat betont, wie wichtig es für eine Nation ist, die **eigenen Produktivkräfte zu stärken**. Sein Konzept der **Entwicklungsstufen** basierte auf dem Grundgedanken, dass die Tauschwirtschaft zwischen zwei Staaten nur dann für beide Seiten vorteilhaft sein kann, wenn die beteiligten Länder auf gleicher Entwicklungshöhe stehen. List hat die wirtschaftliche Entwicklung und den Reichtum europäischer Länder beobachtet und kommt zu dem Schluss: Wichtiger als der Besitz wertvoller Güter ist die **Kraft**, wertvolle Güter zu **schaffen**.<sup>3</sup>

Wir Europäer von heute denken zwar nicht mehr ausschließlich national; wir spüren und bejahen unsere Verantwortung für den gemeinsamen Wirtschaftsraum Europa. Aber das ist eigentlich nur eine Art von Maßstabsveränderung, die an der Richtigkeit des Listschen Grundgedankens nichts ändert. List betonte: Wer sich am internationalen Handel erfolgreich beteiligen will, der darf die Förderung der eigenen Produktivkräfte keinesfalls aus dem Auge verlieren. In unsere heutige Sprache übersetzt, würde dieser Grundgedanke von List etwa folgendermaßen lauten: Für den längerfristigen Erfolg genügt es nicht, alles auf die Karte „Günstiger Fremdbezug“ zu setzen: Wenn man diesen Weg beschreitet, muss **kompensatorisch** etwas für die Entwicklung der eigenen Produktivkräfte getan werden. Nur über die Entwicklung der eigenen Produktivkräfte kann sichergestellt werden, dass sich für die eigene Volkswirtschaft bzw. für den eigenen Wirtschaftsraum die Terms of Trade im internationalen Leistungsaustausch nicht verschlechtern.

Und jetzt kann ich mein Statement sehr rasch beenden; denn mit den zuletzt erwähnten Gedanken von Friedrich List wir sind mitten in der Thematik unserer heutigen Veranstaltung, nämlich: **Stärkung der Produktivkräfte Österreichs durch Nachwuchsförderung auf dem Gebiet der Forschung im Bereich Transport-Verkehr-Logistik.**

---

<sup>3</sup> Vgl. List, Friedrich, Das nationale System der Politischen Ökonomie (1841), Nachdruck Jena 1904, S. 220ff.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und darf das Wort nun an Frau Staatssekretärin Kranzl weitergeben, die wir bei ihrem Eintreffen bereits herzlich begrüßt haben.