

Gert Wolfgang Heinze, Dieter Kanzlerski, Gerhard Wagner

Bewertung verschiedener Alternativen zur Kraftstoff-Einsparung im privaten Pkw-Verkehr

Journal article | Accepted manuscript (Postprint)

This version is available at <https://doi.org/10.14279/depositonce-7921>



Heinze, G. W.; Kanzlerski, D.; Wagner, G. (1974): Bewertung von alternativen staatlichen Maßnahmen zur Kraftstoffeinsparung. In: Informationen zur Raumentwicklung, Vol. 1 (1974), 3. pp. 77–81.

Terms of Use

Copyright applies. A non-exclusive, non-transferable and limited right to use is granted. This document is intended solely for personal, non-commercial use.

WISSEN IM ZENTRUM
UNIVERSITÄTSBIBLIOTHEK

Technische
Universität
Berlin

Bewertung verschiedener Alternativen zur Kraftstoff-Einsparung im privaten Pkw-Verkehr

von

G. Wolfgang Heinze, Dieter Kanzlerski und Gerhard Wagner

1. Vorbemerkungen

Das vorliegende Heft beschäftigt sich mit verschiedenen raumordnungspolitischen Aspekten der Energieverknappung. In diesem Zusammenhang kommt dem Verkehrsbereich in zweifacher Hinsicht besondere Bedeutung zu: Einmal handelt es sich bei diesem Wirtschaftszweig um einen der größten Energiekonsumenten, zum anderen bildet der Verkehrssektor noch immer einen der bedeutendsten Wirkungsbereiche der Raumordnungspolitik.

Aus diesem Grunde bedürfen Maßnahmen zur Kraftstoffeinsparung im Verkehrsbereich, die in der jüngsten Vergangenheit zur Entschärfung der Versorgungskrise erwogen wurden und auch künftig aktuell bleiben dürften, in besonderem Maße einer raumordnungspolitischen Bewertung, um sicherzustellen, dass die Lösung gesamtwirtschaftlicher Fragen nicht durch verstärkte regionale Disparitäten erkauft wird.

Bei den verschiedenen Maßnahmen zur Kraftstoffeinsparung, die aufgrund der jüngsten akuten Energieverknappung erwogen wurden, handelt es sich grundsätzlich um Restriktionen für die Verkehrsnachfrage. Für eine raumordnungspolitische Bewertung derartiger Maßnahmen stellt das Kriterium der Zielkonformität hinsichtlich eines räumlichen Disparitätenabbaus den entscheidenden Maßstab dar. Wegen der weitreichenden gesamtgesellschaftlichen Effekte solcher Eingriffe ist dieser Beurteilungsmaßstab für eine umfassende Abwägung jedoch durch das Kriterium der tatsächlich möglichen Kraftstoffeinsparung sowie durch zusätzliche gesellschafts-, wirtschafts- und verkehrspolitische Bewertungsaspekte zu ergänzen.

Im Folgenden wird der Versuch einer derartigen umfassenden Abwägung denkbarer Kraftstoffsparmaßnahmen dargestellt.

Bei den im Rahmen dieser Untersuchung diskutierten alternativen Maßnahmen zur Einschränkung des Benzinverbrauchs im privaten Pkw-Verkehr handelt es sich um Vorschläge, die während des Höhepunktes der Energiekrise im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses standen. Im Rahmen dieser Diskussion um ein generelles Sonntagsfahrverbot und spezifische Modifikationen wurden im Dezember 1973 von den Autoren folgende acht Lösungsvorschläge in der nachstehenden Weise bewertet:

- (a) Fahrverbot für private Pkw an Wochenenden, gestaffelt nach der Zahl der Verbots-tage (Sonntag bzw. Samstag) pro Monat,
- (b) Fahrverbot für private Pkw auf Bundesfernstraßen und BAB,
- (c) Fahrverbot für private Pkw im Umkreis von mehr als 30 km vom Standort,
- (d) Fahrverbot für private Pkw an allen Tagen zwischen 10 und 16 Uhr,
- (e) Fahrverbot für private Pkw mit Besetzungsgrad unter 2 Personen bei zeitlicher Limitierung,
- (f) Fahrverbot für private Pkw an 2 Tagen der Woche nach Wahl,

- (g) Fahrverbot für private Pkw an 3 Tagen pro Monat gemäß Zulassungsnummer und
- (h) Rationierung der Benzinausgabe mit übertragbaren Bezugsscheinen.

Diese Alternativen wurden einer vorwiegend qualitativen Bewertung nach folgenden Kriterien zugeführt:

- Umfang der möglichen Benzineinsparung,
- Wirtschafts- und raumordnungspolitische Aspekte, differenziert nach
 - sektoralen Wirkungen,
 - gesamtwirtschaftlichen Wirkungen,
 - Wirkungen auf bestehende räumliche Disparitäten,
 - Substitutionsmöglichkeiten des Individualverkehrs durch öffentlichen Verkehr,
- Kontrollmöglichkeiten und notwendiger Kontrollaufwand,
- Gerechtigkeitsaspekte und
- mögliche negative Ausweichreaktionen.

Die nachstehend aufgeführten Ergebnisse wurden mit Hilfe dieses methodischen Konzepts abgeleitet.

Bewertung ausgewählter alternativer Maßnahmen zur Kraftstoffeinsparung im privaten Pkw-Verkehr

Alternativen	Bewertungskriterien											
	Fahrverbot an einem Sonntag pro Monat	Fahrverbot an zwei Sonntagen pro Monat	Generelles Sonntagsfahrverbot	Einbeziehung des Samstags bei generellem Sonntagsfahrverbot	Fahrverbot für private Pkw auf Bundesfernstraßen und BAB	Fahrverbot für private Pkw im Umkreis von mehr als 30 km vom Standort	Fahrverbot für private Pkw an allen Tagen zwischen 10,00 und 16,00 Uhr	Fahrverbot für private Pkw mit Besetzungsgrenze unter 2 Personen bei zeitlicher Limitierung	Fahrverbot für private Pkw an zwei Tagen der Woche nach Wahl	Fahrverbot für private Pkw an 3 Tagen pro Monat gemäß Zulassungsnummer	Rationierung der Benzinausgabe mit übertragbaren Bezugsscheinen	
Benzineinsparung	Relativ geringe Einsparung (ca. 3-4 % des Monatsverbrauchs bei gleichmäßigem täglichen Benzinverbrauch)	Stärkere Einsparung (ca. 7 % des Monatsverbrauchs bei gleichmäßigem täglichen Benzinverbrauch)	Erhebliche Einsparung (ca. 13-14 % des Monatsverbrauchs bei gleichmäßigem täglichen Benzinverbrauch)	Je nach Ausdehnung des Fahrverbots um einen halben Sonntag bis zu 4 ganzen Samstagen pro Monat gravierende Einsparungsmöglichkeiten von 15-27 % des Monatsverbrauchs bei gleichmäßigem täglichen Benzinverbrauch	Zweifelhafte und kaum abschätzbare Einsparungsmöglichkeiten, da Schweregewicht der Fahrlösungen auf den Nahbereich entfällt, der ohne Bundesfernstraßen und BAB erreichbar ist Eventuell höherer Benzinverbrauch durch Staueffekte	Höchst zweifelhafte Einsparungsmöglichkeit durch zeitliche Verlagerung der Verkehrsvorgänge mit zwangsläufiger Verstärkung der Stauereffekte	Theoretisch erhebliche Einsparungsmöglichkeit, erfordert jedoch grundsätzliche, kurzfristig irreversible Verhaltensänderungen in der Verkehrsteilnahme	Entspricht in seiner gravierenden Einsparwirkung dem generellen Wochenendfahrverbot (ca. 27 % des Monatsverbrauchs bei gleichmäßigem täglichen Benzinverbrauch)	Stärkere Einsparung von ca. 10 % des Monatsverbrauchs bei gleichmäßigem täglichen Benzinverbrauch	Einsparungsmöglichkeit nach Versorgungsstärke flexibel handhabbar durch Kontingenzgröße		
Wirtschafts- und raumordnungspolitische Aspekte	Beinträchtigung des Fremdenverkehrsgewerbes	Stärkere Beinträchtigung des Fremdenverkehrsgewerbes	Fremdenverkehrsregionen verlieren den überwiegenden Teil der Wochenend- oder Existenzgefährdung im Individualverkehr (Existenzgefährdung)	Totaler Ausfall des wochenendfremdenverkehrs mit privatem Pkw mit gravierender Existenzgefährdung in affinen Sektoren (Sport, Kultur)	Begrenzte Leistungsfähigkeit von Nichtfernenstraßen führt über erschwerte Erreichbarkeit zu Beinträchtigungen der Fremdenverkehrsgebiete	Beinträchtigung von Fremdenverkehrsregionen mit großräumigem Einzugsgebiet (Wintersportgebiete)	Keine wesentlichen branchenspezifischen Effekte	Keine wesentlichen branchenspezifischen Effekte	Tendenziell keine wesentlichen branchenspezifischen Effekte	Ausfall der Wochenendernährungsnachfrage um ca. 10 %, die durch partielle Verlagerung der Verkehrsmittelbenutzung gemildert werden dürfte	Beinträchtigung des Fremdenverkehrs generell abhängig von Kontingenzgröße, Fernverkehrsgebiete stärker betroffen (Wintersportgebiete)	
Gesamtwirtschaftliche Wirkungen	Keine spürbaren Rückwirkungen auf Gesamtwirtschaft, da Konzentration des Benzinausgabens auf Produktionssphäre	Keine spürbaren Rückwirkungen auf Gesamtwirtschaft, da Konzentration des Benzinausgabens auf Produktionssphäre	Starke Beinträchtigung der Gesamtwirtschaft zu erwarten, wegen Rückgang der Nachfrage im Fremdenverkehrs- und Klebbörsenbereich Zusätzliche Beinträchtigung der Versorgungseinrichtungen für vorwiegend arbeitstäglichen Bedarf mit starker Abhängigkeit vom Individualverkehr	Gesamtwirtschaftliche Produktivitätsverluste durch Behinderung der Transportvorgänge	Leichte Beinträchtigung von Wirtschaftsbereichen mit großräumigem Einzugsbereich	Stärkere Produktivitätsverluste durch zeitliche Limitierung und Stauereffekte	Mindestbesetzungs- und Zeitlimitierung führen über Beschränkung der Verkehrsteilnahme zu gesamtwirtschaftlichen Verlusten	Leichte Beschränkungen des Produktionsprozesses	Restriktionen des Produktionsprozesses von Kontingenzgröße abhängig			
Wirkungen auf bestehende räumliche Disparitäten	Tendenzielle Verstärkung der räumlichen Disparitäten, da Fremdenverkehrsgebiete als primär betroffene Regionen ohnehin inhomogen schwach strukturiert sind	Gravierende Verstärkung der räumlichen Disparitäten, da Fremdenverkehrsgebiete als primär betroffene Regionen ohnehin häufig schwach strukturiert sind	Beschneidung der Standortstruktur peripherer Räume über Verschlechterung der Fernverkehrbarkeit	Schwach strukturierte periphere Räume werden durch Zeitlimit besonders benachteiligt	Tendenzielle Benachteiligungen vor allem peripherer, schwach strukturierter Räume wegen geringem Versorgungsgrad mit "Öffentlichen Verkehrsmitteln"	Raumordnungspolitisch neutral, bei zusätzlicher Berücksichtigung regionaler Aspekte bei Kontingenzumsetzung						
Substitution des Individualverkehrs durch "Öffentlichen Verkehr"	Grundsätzlich begrüßenswert alle Maßnahmen zur Beschränkung des Individualverkehrs eine Neuorientierung des Benutzerverhaltens bei der Verkehrsteilnahme in Richtung auf die "Öffentlichen Verkehrsmittel". Deshalb hat die für die Raumordnung ohnehin überfällige Revision der Verkehrskonzeption zugunsten des "Öffentlichen Verkehrs" unter diesen Bedingungen besonders günstige Erfolgschancen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß speziell die schwach strukturierten Gebiete derzeit nur begrenzte Verlagerungsmöglichkeiten aufgrund ihrer schlechten Ausstattung mit "Öffentlichen Verkehrsmitteln" aufweisen.											
Kontrolle und Kontrollaufwand	Sehr gute Kontrollmöglichkeiten, wie schon praktiziert				Wirtschaftsverkehr erleichtert keine Sierung von Fernstraßen. Deshalb sehr hoher Kontrollaufwand. Praktisch nicht realisierbar	Nicht kontrollierbar, da Ortskennzeichen zur genauen Herkunftsbezeichnung ungeeignet und Distanzermittlung praktisch nicht durchführbar. Nicht zu bewältigender Verwaltungsaufwand	Kontrollen realistisch nur Stichprobenartig in geringem Umfang möglich	Kontrolle aufwendig, da Unterscheidung zwischen privatem und gewerblichem Pkw-Verkehr an Wochentagen notwendig und besonders erschwert	Zusätzlich Kontrollerschwerung hinsichtlich Mindestbesetzungsgrad	Kontrollvorgang mit Hilfe farbiger Plaketten relativ einfach	Effiziente Kontrolle über längere Zeit durch Polizeibeamte nicht zumutbar	Kein Kontrollaufwand
Gerechtigkeitsaspekt	Geringe Beinträchtigung gruppenspezifischer und ökonomischer Interessenlagen	Stärkere Beinträchtigung gruppenspezifischer und ökonomischer Interessenlagen	Erhebliche Beinträchtigung gruppenspezifischer und ökonomischer Interessenlagen	Gravierende Beinträchtigung gruppenspezifischer und ökonomischer Interessenlagen	Beinträchtigung gruppenspezifischer und ökonomischer Interessenlagen mit Abhängigkeit vom Fernverkehrsbereich	Gruppenpezifische und ökonomische Benachteiligung von zeitig gebundenen und fernbereichsorientierten Fahrzeugen durch Zeitlimit	Das Ausmaß der Benachteiligung ist hier vor allem von Alternativen öffentlicher Verkehrsbedienungen abhängig	Personenstandsorientierte Benachteiligungen	Geringste interpersonelle Ungerechtigkeit, Ausmaß interregionaler Ungerechtigkeit durch regionale Differenzierung bei der Bemessung der Kontingenz steuerbar. Wegen legaler Übertragbarkeit der Bezugsscheine wird Bildung eines Schwarzmarktes vermieden.			
Mögliche negative Ausweichreaktionen	Zeitliche Verlagerung des Wochenendverkehrs auf Freitag bzw. Montag. In Grenznähe bei fehlender internationaler Koordination räumliche Verlagerung des Wochenendverkehrs in Nachbarländer				Ausweichreaktion durch Überwecheln auf Nahverkehrsnetz stellt Erfolg der Maßnahme von vornherein infrage. Der nicht substituierte Fernindividualverkehr auf Nationalfernstraßen widerspricht Rationalisierung des Verkehrsablaufs durch Funktionalisierung	Kompensation der Verkehrsachsefrage im Nahbereich gefährdet, Erfolg der Maßnahme	Zeitliche Limitierung führt zu unvermeidbarer Konzentration des Tagesverkehrs auf die Spitzzeiten und zu vollständiger Überlagerung zeitlicher Teilverkehre	Die Möglichkeit der systematischen Verlagerung der Fahrten von Verbots- tagen auf den übrigen Zeitraum stellt den Erfolg der Maßnahme grundlegend infrage	Keine Ausweichreaktionen			

2. Vergleichende Bewertung

Die in der Tabelle zusammenfassend dargestellten Analyseergebnisse hinsichtlich der Bewertung der einzelnen Alternativen lassen für sämtliche Maßnahmen mit Ausnahme der drei letztgenannten Vorschläge entscheidende Nachteile erkennen.

- (a) So zeigt sich hinsichtlich des **Fahrverbots an Wochenenden** in den verschiedenen Varianten, dass adäquate Kraftstoffeinsparungen nur um den Preis gravierender, einseitig sektoraler Benachteiligungen erkaufte werden können. Hierbei ist vor allem auf existenzgefährdende Auswirkungen im Fremdenverkehrsgewerbe hinzuweisen, was zwangsläufig zu einer erheblichen Verschärfung der bestehenden räumlichen Disparitäten führen muss, da diese Regionen ohnehin meist schwach strukturiert sind. Zudem sollte nicht übersehen werden, dass die Beibehaltung eines möglicherweise noch verschärften Wochenendfahrverbots zu öffentlichkeitswirksamen Aggressionen und politischen Pressionen führen kann.
- (b) Die durch die Alternative eines **Fahrverbots auf Bundesfernstraßen und BAB** zu erwartende Kraftstoffeinsparung ist in ihrer Größenordnung kaum abschätzbar und darüber hinaus grundsätzlich sehr zweifelhaft. Die mögliche und durchaus wahrscheinliche Ausweichreaktion der Verkehrsnachfrage auf das Nahverkehrsnetz stellt den Erfolg der Maßnahme von vornherein infrage. Zudem erlaubt die weiter notwendige Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs nicht die für eine effiziente Gewährleistung der Maßnahme eigentlich notwendige Sperrung der Fernstraßen. Wegen des dadurch bedingten besonders hohen Kontrollaufwandes ist diese Maßnahme praktisch kaum realisierbar.
- (c) Auch die Alternative eines **Fahrverbots im Umkreis von mehr als 30 km vom Standort** ist im Hinblick auf mögliche Einsparungseffekte wegen der weiterhin gegebenen Kompensation der Verkehrsnachfrage im Nahbereich wenig geeignet. Hinzu kommt eine komplizierte Kontrolle, da das Ortskennzeichen zur genauen Herkunftsbezeichnung des Kfz untauglich ist und tatsächliche Distanzermittlungen somit praktisch nicht durchführbar sind. Ähnlich wie in der vorstehenden Alternative wird auch hier die Fernreichbarkeit unvertretbar einseitig erschwert.
- (d) Der Vorschlag eines **Fahrverbots an allen Tagen zwischen 10 und 16 Uhr** erscheint als angestrebte Problemlösung besonders untauglich. So sind die unterstellten Einsparmöglichkeiten vollkommen unrealistisch, da die zweifellos erfolgende zeitliche Verlagerung der Verkehrsvorgänge auf enge zeitliche Spitzen zu einer zwangsläufigen Verstärkung der Stauwirkungen und damit wahrscheinlich sogar zu einer Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs führen dürfte.
- (e) Als Variante zur vorgenannten Alternative kombiniert eine weitere Maßnahme die **zeitliche Limitierung mit Restriktionen zum Besetzungsgrad der Pkw**. Von den generellen nachteiligen Wirkungen hinsichtlich der Zeitlimitierung — wie oben dargestellt — abgesehen, setzt die Gewährleistung eines Mindestbesetzungsgrades zudem eine Neuorientierung der Verhaltensweisen in der Verkehrsteilnahme am Individualverkehr voraus, die zumindest kurzfristig als irrational anzusehen ist. In Räumen disperser Siedlungsstruktur führt die ohnehin zweifelhafte — Realisierung dieser Maßnahmen zu besonderen Erschwernissen.

Als wesentlich realitätsnäher und effizienter gegenüber dem vorstehend diskutierten Maßnahmenkatalog wurden die folgenden drei Alternativen angesehen:

- Fahrverbot für private Pkw an 2 Tagen der Woche nach Wahl,
- Fahrverbot für private Pkw an 3 Tagen im Monat gemäß Zulassungsnummer,
- Rationierung der Benzinabgabe mit übertragbaren Bezugsscheinen.

Aus diesem Grunde erfolgte eine eingehendere Diskussion ihrer Möglichkeiten und Grenzen bezüglich ihrer Eignung zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs im privaten Pkw-Verkehr. Als Ergebnis wurde hieraus der Vorschlag der Bundesforschungsanstalt für Raumforschung und Landesplanung (BfLR) abgeleitet.

- (f) Die Alternative eines **Fahrverbots für private Pkw an 2 Tagen der Woche nach Wahl** entspricht in ihrer gravierenden Einsparwirkung dem generellen Wochenendfahrverbot (ca. 27 % des Monatsverbrauchs bei gleichmäßigem täglichen Benzinverbrauch), ohne — von leichten allgemeinen Beschränkungen des Produktionsprozesses abgesehen — tendenziell wesentliche branchenspezifische Effekte zu verursachen. Die administrative Abwicklung dieser Maßnahme ließe sich dabei durch farbige Plaketten relativ leicht handhaben. Was den Gerechtigkeitsaspekt dieser Maßnahme betrifft, so ist das Ausmaß der Benachteiligten hier vor allem von Alternativen öffentlicher Verkehrsbedienung abhängig, wobei besonders periphere, schwach strukturierte Räume wegen ihres niedrigen Versorgungsgrades mit öffentlichen Verkehrsmitteln betroffen wären. Als entscheidender negativer Gesichtspunkt dieser Maßnahme bleibt jedoch festzustellen, dass die legale Möglichkeit der systematischen Verlagerung der Fahrten von Verbotstagen auf den übrigen Zeitraum einen durchschlagenden Erfolg grundlegend infrage stellt.
- (g) Die gleichen prinzipiellen Einwände bestehen auch hinsichtlich der Alternative eines **Fahrverbots für private Pkw an 3 Tagen im Monat gemäß Zulassungsendnummer**, da diese Maßnahme letztlich nur eine graduell abgestufte Variante der vorstehenden Alternative darstellt. Den zum damaligen Zeitpunkt in die Öffentlichkeit lancierten Darstellungen einer angeblich relativ problemlosen Kontrolle der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge durch Polizeibeamte musste aus unserer • Sicht widersprochen werden. Es scheint durchaus zweifelhaft, dass eine zuverlässige Kontrolle der Zulassungsendnummern über einen längeren Zeitraum sowohl wegen personeller Engpässe als auch wegen der Überforderung des einzelnen Beamten in dieser Form möglich ist. Freilich bleibt dieser Maßnahme der niedrigste Verwaltungsaufwand zu konzедieren.

3. Ergebnis

Die vergleichende Bewertung ergibt, dass die **Rationierung der Benzinausgabe mit übertragbaren Bezugsscheinen** als die zielgerechteste Maßnahme zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs im privaten Pkw-Verkehr anzusehen ist. Gegenüber den anderen Alternativen weist diese Maßnahme die folgenden Vorteile auf:

Die flexible Dosierung der Einspareffekte durch Variationen der Kontingentgröße in Abhängigkeit von der bestehenden Versorgungslücke wird ermöglicht.

Restriktionen des Produktionsprozesses sind von der Kontingentgröße abhängig, verteilen sich jedoch wegen unterschiedlicher interpersoneller Präferenzstrukturen zeitlich, sektoral und räumlich tendenziell gleichmäßig. Gravierende gruppenspezifische

und ökonomische Konzentrationen von Entzugseffekten werden somit vermieden.

Dennoch verbleibende räumliche Benachteiligungen lassen sich durch eine regionale Differenzierung des Kontingents ausgleichen. Administrativ ließe sich ein derartiger regionaler Ausgleich wie folgt organisieren: Jeder Kfz-Besitzer erhält vom Finanzamt (Kfz-Steuerstelle) ein Grundkontingent von monatlich zuzuteilenden Bezugsscheinen in kleiner Stückelung. Bei Nachweis eines höheren Kraftstoffbedarfs, bedingt z.B. durch längere Pendlerwege (Nachweis gemäß Antrag auf Gewährung der Kilometerpauschale im Rahmen des Lohnsteuerjahresausgleichs bzw. der Einkommenssteuererklärung mit Kilometerangaben zum täglichen Weg zwischen Arbeitsplatz und Wohnort), wird dieses Kontingent aufgestockt. Damit ist gewährleistet, dass diese Maßnahme hinsichtlich bestehender regionaler Disparitäten neutral wirkt, was aus raumordnungspolitischer Sicht als Grunderfordernis angesehen werden muss.

In Ergänzung zum dadurch gegebenen Ausgleich interregionaler Ungerechtigkeiten wird hiermit gleichzeitig auch das Ausmaß interpersoneller Ungerechtigkeiten auf ein Minimum beschränkt.

Von der regionalspezifischen Zuteilung und Ausgabe der Bezugsscheine abgesehen, ist für die Durchführung dieser Maßnahme kein Kontroll- und Verwaltungsaufwand erforderlich.

Ebenso sind hinsichtlich der Ausweitung des Benzinverbrauchs keine negativen Ausweichreaktionen möglich, wie dies beispielsweise bei der "Plakettenlösung" im Hinblick auf Zweitwagen vorstellbar ist.

Dem grundsätzlichen Einwand, eine derartige "dirigistische Maßnahme" sei erst bei gravierenden Versorgungslücken gerechtfertigt, lässt sich entgegenhalten, dass allein mit Hilfe eines Bezugsscheinsystems eine flexible Anpassung an die jeweilige Versorgungslage durch Variation der Kontingente möglich und somit eine Kontinuität des Instrumenteinsatzes zur Krisenbewältigung unter Vermeidung temporärer Behelfslösungen gewährleistet ist.

Dem vorstehend schon angedeuteten Vorwurf der planwirtschaftlichen Ausschaltung marktwirtschaftlicher Regelmechanismen kann mit dem Einwand begegnet werden, dass ein "freies Spiel der Kräfte" in einer zeitlich nicht absehbaren Engpasssituation über zwangsläufige Preissteigerungen zu extremen sozialen, sektoralen und regionalen Friktionen führen könne. Ähnlich wie seit der Nachkriegszeit die Wohnraumversorgung durch staatliche Eingriffe aus sozialpolitischer und gesamtwirtschaftlicher Verantwortung sichergestellt werden musste, erscheint eine analoge, jedoch zeitlich befristete Anwendung staatlicher Interventionen bei einer gegebenen Versorgungskrise im Energiebereich gerechtfertigt, insoweit keine Einschränkungen im Produktionsbereich hingenommen werden sollen.

Ein wesentlicher Vorzug der vorgeschlagenen Maßnahme besteht zusätzlich darin, dass durch die legale Übertragbarkeit der Bezugsscheine die Bildung eines Schwarzmarktes mit seiner immanenten Gefahr der Kriminalisierung vermieden wird. Gleichzeitig bleibt damit ein marktwirtschaftliches Element zur Steuerung der Versorgungsschwierigkeiten erhalten, das eine "Belohnung" für Benzinersparnis und Fahrtenreduzierung enthält.

Während die meisten anderen Lösungsvorschläge wegen möglicher negativer Ausweichreaktionen nachfrageinduzierte Preissteigerungen nicht völlig verhindern können, gestattet die Variante der Bezugsscheinregelung über die dadurch mögliche totale Steuerung

des Benzinverbrauchs die vollständige Ausschaltung nachfragebedingter Preiserhöhungen.

Diese Überlegungen sprechen für die Rationierung der Kraftstoffausgabe mit übertragbaren Bezugsscheinen zur Sicherung der Versorgung mit Kraftstoff in aktuellen Versorgungskrisen.

Gegenwärtig ist eine derartige Engpasssituation nicht mehr aktuell. Gerade deshalb sollte eine emotionslose Nachbetrachtung möglich sein und allgemeine Erkenntnisse vorbereitend für eventuelle Engpasssituationen in anderen Ressourcen-Bereichen vermitteln.