

Inhalt

Einleitung.....	9
-----------------	---

Teil I. Die Verkehrspolitik in den Anfängen: Rekonstruktion einer überlebten Verkehrsordnung und vorausseilende Motorisierung

1. Die überkommene Güterverkehrsordnung: Spannungszonen einer dualistischen Verkehrsordnung zwischen Gemeinwirtschaftlichkeit und Marktprinzip.....	15
2. Die Rekonstruktion der gemischtwirtschaftlichen Güterverkehrsordnung: Ein überlebtes Modell staatlicher Wettbewerbsregulierung	22
2.1. Verkehrspolitik und Güterkraftverkehr: Zwiespältige Ordnungspolitik zwischen Markt und gemeinwirtschaftlicher Einbindung	22
2.2. Das Bundesbahngesetz zwischen Marktprinzip und gemeinwirtschaftlicher Verkehrsbedienung.....	33
2.3. Verkehrspolitik und Binnenschifffahrt: Unzureichende Verkehrsregulierung im Schatten des Schiene-Straße-Wettbewerbs.....	43
3. Die Kraftverkehrsbesteuerung in den ersten Jahren: Finanzpolitik statt verkehrspolitischer Lenkung	50
4. Verkehrspolitische Eingriffe in den Güterverkehrsmarkt: Der Primat der Schiene schwindet.....	60
4.1. Das Versagen der Tarifpolitik als Instrument administrativer Verkehrs- und Marktlenkung	60
4.2. Tarifpolitik als wahlkampfbedingter Notbehelf	68
4.3. Konflikte um steuerpolitische Lenkungsinstrumente im Schiene-Straße-Wettbewerb: Mißlingende Eindämmung des LKW-Verkehrs	75
5. Die wachsenden Unfallgefahren und das Problem liberaler Verkehrssicherheitspolitik	83
5.1. Verkehrspolitische Aufklärer-Illusionen: Verkehrserziehung als vorrangiges Mittel der Unfallbekämpfung	83
5.2. Unfallbekämpfungsgesetz und Aufhebung des PKW-Tempolimits	91
5.3. Technische Gesetzgebung: Begünstigung des LKW statt Straßenentlastung und Unfallbekämpfung	103

Teil II. Verkehrspolitik und Personenverkehr: Der gesellschaftspolitische Primat der Individualmotorisierung

✗	1. Das Freiheitsideal der Nachkriegszeit und das Automobil	111
✓	2. Motorisierung und gesellschaftliche Stabilität: Der Wiederaufstieg und das neudeutsche Leitbild des motorisierten Leistungs- und Wohlstands-individualisten	117
✗	3. Steuerliche Entlastung privater PKW-Haltung: Die Kilometer-Pauschale des Einkommensteuerrechts und die Emanzipation der Arbeitnehmerschaft	124
✓	4. PKW-Motorisierung und Kfz-Steuer-Frage.....	134
✓	5. Geschäftsmäßige Personenbeförderung zwischen Lenkungs politik und ungehemmter Individualmotorisierung	138
✓	6. Straßenverkehrssicherheit als Politikum	145
	6.1. Verkehrsunfälle, Unfallbekämpfung und der Primat der Massen-motorisierung	145
✓	6.2. Geschwindigkeitsbeschränkungen im Brennpunkt: Der Streit um die Wiedereinführung des Tempolimits für PKW und Motorrad	152

Teil III. Der Schiene-Straße-Konflikt um die Neuordnung des Güterverkehrs: Halbherzige Restriktivmaßnahmen gegen den LKW in den Jahren 1953 bis 1957

✗	1. Vom Wiederaufbau zur Verkehrskrise	163
✓	2. Reaktionen der verkehrspolitischen Öffentlichkeit auf die Verkehrskrise ...	167
	2.1. Die verkehrspolitische Grundsatzdebatte: Markt oder Staatslenkung ..	167
	2.2. Verkehrsdebatte und neuartiger ‚Public Relations‘-Lobbyismus der Kraftverkehrswirtschaft	172
✓	2.3. Die Durchsetzung der Kraftfahrt-Interessen innerhalb des BDI	181
✓	3. Harte Kämpfe um die Verkehrsgesetze: Verkehrsfinanz- und Straßen-entlastungsgesetz	191
	3.1. Die Gesetzentwürfe der Bundesregierung: Konfliktreiche Willens-bildung innerhalb des Kabinetts	191
	3.2. Die Verschärfung der interministeriellen Auseinandersetzungen	200
	3.3. Die Regierungsentwürfe im Bundesrat	206
✓	3.4. Die Einflußnahme von Interessenverbänden und Öffentlichkeit auf die Verkehrsvorlagen der Bundesregierung	209
	3.4.1. Positionen und Reaktionen	209
	3.4.2. Die Kraftfahrt-Interessenten	212
	3.4.3. Die Interessenten einer gemischten Verkehrsordnung	217
	3.4.4. Die Bahn-Interessenten	221

Zusammenfassung	347
Verzeichnis der Abkürzungen	351
Statistischer Anhang	
1. Kraftfahrzeugbestand	353
2. PKW-Bestand nach Bevölkerungsgruppen	354
3. Der Verkehrshaushalt des Bundes	355
4. Straßenverkehrsunfälle	356
Quellen- und Literaturverzeichnis	357

3.5. Bundesregierung und Interessenverbände im Zusammenwirken	224
3.6. Der parlamentarische Beratungsgang der Verkehrsgesetze	232
3.6.1. Die Formierung der verkehrspolitischen Fronten in der Unionsfraktion	232
3.6.2. Verkehrsvorlagen und Wegekosten-Debatte	240
3.6.3. Die Entscheidungen der Bundestagsausschüsse	247
3.6.4. Die Schlußphase der parlamentarischen Beratungen: Hartnäckiges Tauziehen zwischen LKW-Lobby und Bundesregierung	252
3.7. Der Kampf um die Verkehrsgesetze als verfassungspolitisches Problem: Politische Verantwortung und die Legitimität der verbands- pluralistischen Interessendemokratie	261
4. Die Auseinandersetzungen um die technischen Daten des LKW als Kampf um die Stellung des Straßengüterverkehrs	268
4.1. Die Herabsetzung der LKW-Höchstmaße	268
4.2. Der hartnäckige Kampf um die Beseitigung der herabgesetzten Höchstmaße	281
5. Tarifpolitische Selbstblockade der Bundesregierung: Tarifreformerisches Versagen in der Sackgasse eines überlebten Festpreissystems	285
6. Investitionspolitische Auswege aus der Verkehrskrise und ihre haushalts- politischen Hindernisse	292
6.1. Schleppende Fortschritte im Straßenbau	300
6.1.1. Der Streit um die Zweckbindung der Kraftverkehrs-Abgaben ...	300
6.1.2. Haushaltsberatungen und Straßenbau im Zeichen des „Juliussturms“	306
6.2. Bundesbahn-Krise, Kraftwagen und restriktive Haushaltspolitik	309

Teil IV. Verkehrspolitik im Aufbruch: Liberalisierung und Motorisierungs- politik nach der Bundestagswahl von 1957

1. Straßenbaufinanzierung und Motorisierungstempo: Steuerpolitische Verkoppelung als folgenreicher Sieg der Kraftfahrt-Lobby	319
2. Der Streit um die technischen Daten des LKW: Anpassung der Maße an die Wünsche der Lobby	330
3. Erste Schritte in Richtung marktwirtschaftlicher Verkehrsordnung	333
3.1. Die Krise der Bundesbahn und die Lockerung der gemeinwirtschaft- lichen Bindungen	333
3.2. Die Liberalisierung der geschäftsmäßigen Personenbeförderung	342