

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	15
Kapitel 1: »Von A nach B« – Warum wir mobil sein wollen und welche Optionen wir hierbei haben	19
A Einige Grunddefinitionen und Grundzusammenhänge.....	21
Möglichkeiten einer Systematisierung	22
Verkehr und volkswirtschaftliche Arbeitsteilung	23
Kosten und Reisezeit	25
B Zahlen – Daten – Fakten im Überblick	30
Konzepte und Abgrenzungen.....	30
Personenverkehr	32
Güterverkehr	35
C Wie sieht die Zukunft aus? – Ergebnisse ausgewählter Verkehrsprognosen	38
Determinanten der Verkehrsentwicklung	38
Prognoseergebnisse	39
Vergleich mit der tatsächlichen Entwicklung.....	41
D Wesentliche Ergebnisse im Überblick	43
E Kommentierte Literaturhinweise	44
Kapitel 2: Die Schattenseite – Verkehr verursacht (Umwelt-)Schäden	47
A Einige Grundlagen der Umweltökonomie	49
Externe Effekte und das Coase-Theorem	49
Umweltökonomische Ziele für die staatliche Rahmensetzung.....	50
Grenzen der Modellanalyse	51
B Art und Ausmaß verkehrsbedingter Emissionen	53
Entwicklung von Energieverbrauch und Emissionen	56
Steigender Anteil des Verkehrs an den CO ₂ -Emissionen	57
Sinkender Anteil des Verkehrs bei den Luftschadstoffen	59

Inhaltsverzeichnis

	Hohe Lärmbelastung	60
	Vergleich spezifischer Emissionswerte der Verkehrsträger.....	62
C	Monetarisierung der externen Umweltschäden.....	64
	Methodische Grundlagen	64
	Monetäre Bewertung des Klimawandels	66
	Verkehrsleistungsspezifische Umweltkosten	67
D	Externe Unfallkosten	70
	Methodische Grundlagen	70
	Ergebnisse ausgewählter Studien.....	71
E	Gibt es auch externen Nutzen des Verkehrs?	73
F	Wesentliche Ergebnisse im Überblick.....	75
G	Kommentierte Literaturhinweise.....	76
	Kapitel 3: Was bedeutet eigentlich »Nachhaltigkeit« im Verkehr – und wie lässt sie sich erreichen?.....	77
A	Nachhaltigkeit – ein mittlerweile ubiquitärer Begriff.....	79
B	Nachhaltigkeit im Verkehr – Konkretisierung, Zieldefinition und Grundstrategien.....	81
	Sektorziele für den Verkehr?	81
	Verkehrspolitische Grundstrategien	83
	Modal Split – Ziel oder Marktergebnis?.....	83
	Ansatzpunkte zur Verkehrsverlagerung	84
	Gibt es ein verkehrspolitisches Utopia?.....	85
	Gibt es »überflüssigen« Verkehr?	85
C	Welche Mittel hat der Staat? Umwelt- und verkehrspolitische Instrumente im Überblick.....	88
	Informationen und Appelle	88
	Gebote und Verbote.....	88
	Steuern und Subventionen	89
	Emissionsrechtehandel	89
	Mengenlösung vs. Preislösung	90
	Wechselwirkungen zwischen Instrumenten	91
	Mehr Nachhaltigkeit durch mehr Staat?	92
D	»Mobilitätsarmut« – die soziale Frage im Verkehr.....	94
	Was ist Mobilitätsarmut?	95
	Auswirkungen des Instrumenteneinsatzes	96

Subjektförderung vs. Objektförderung	96
Sozialpolitische Motivation von ÖPNV-Subventionen	97
E Wesentliche Ergebnisse im Überblick	99
F Kommentierte Literaturhinweise	101
Kapitel 4: Verkehrspolitik – Wer trifft Entscheidungen, wer beeinflusst sie und welche Ziele haben die Akteure?	103
A Welche Ebene ist zuständig – und welche Ebene sollte zuständig sein?	105
Zentralisierung vs. Dezentralisierung	105
Überversorgung vs. Unterversorgung	107
Rechtlicher Rahmen in Deutschland und Europa	108
Verteilungspolitische Ziele	110
Beispiel ÖPNV	110
Beispiel SPNV	111
B Welche Akteure steuern die Verkehrspolitik – und welche Interessen haben sie?	113
Grundlegende Systematisierungen	113
Unterschiedliche Interessen der Akteure	114
Ausgewählte Einflussträger und ihre Besonderheiten	115
C Welche Ziele verfolgt »die Politik« – und wie verändern sich diese im Zeitablauf?	118
Verkehrspolitik in den »Wirtschaftswunderjahren«	118
Schutz der Bundesbahn durch staatliche Wettbewerbsbeschränkungen	119
Verkehrssicherheit und Umweltschutz	119
Europäisierung der Verkehrspolitik	120
Verkehrspolitik nach der Wiedervereinigung	120
Verkehrspolitik aus parteipolitischer Perspektive	121
Regierungsprogramme	123
Die europäische Perspektive	123
D Wesentliche Ergebnisse im Überblick	125
E Kommentierte Literaturhinweise:	126
Kapitel 5: Infrastruktur – Soll der Staat noch mehr Straßen bauen – oder lieber die Bahn finanzieren?	127
A Was ist Infrastruktur – und wie lässt sie sich finanzieren?	129

Verkehrsinfrastruktur als öffentliches Gut – Freier Zugang für alle ...	129
Verkehrsinfrastruktur als öffentliches Gut – Kapazität und Nutzerzahlen	130
Infrastrukturfinanzierung – Entgelte	132
Infrastrukturfinanzierung – Steuern.....	133
B Verkehrsinfrastruktur – Ausgewählte Daten.....	134
Länge der Verkehrswege	134
Ausgaben für die Infrastruktur.....	134
Wie aussagekräftig sind einzelne Kennzahlen?	136
Zustand der Infrastruktur	137
C Entscheidungen über Substanzerhalt, Aus- und Neubau – Die Bundesverkehrswegeplanung	138
Nutzen-Kosten-Analysen	138
Institutionelle Aspekte der Bundesverkehrswegeplanung	139
Aufteilung der Investitionsmittel.....	140
Ausgewählte Kritikpunkte	140
D Bundesfernstraßen – Institutionelle Verankerung und Reformen	142
Auftragsverwaltung vs. GmbH des Bundes	142
Beteiligung Privater an der Straßeninfrastruktur.....	142
E Infrastruktur und Betrieb – Trennen oder integrieren?.....	144
Verkehrsinfrastruktur als natürliches Monopol	144
Regulierungsnotwendigkeiten.....	145
Vertikale Integration als Sonderproblem	146
Vertikale Integration der Deutschen Bahn AG.....	146
Vorteile einer vertikalen Separierung	148
F Wesentliche Ergebnisse im Überblick.....	151
G Kommentierte Literaturhinweise.....	153
Kapitel 6: Marktordnung – Der Staat als Schiedsrichter – und manchmal zugleich als Spieler	155
A Aufgaben staatlicher Rahmensexzelungen in der Marktwirtschaft ..	157
Diskriminierungsfreie Marktzutrittsregelungen	157
Bedeutung der Marktzutrittsschranken.....	158
B Wettbewerbsbeschränkungen durch den Staat.....	160
Staatliche Eisenbahngesellschaften.....	160
Mobilitätssicherung als Ziel.....	161
Vorteile der Subjektförderung	161

Objektförderung durch Quersubventionierung.....	162
Weitere Regulierungsgrundlagen	162
C Ausschreibung »gemeinwirtschaftlicher« Verkehre	164
Ausgestaltungsoptionen	165
Marktstruktur im SPNV.....	165
D Staatsbahnen auf Wettbewerbsmärkten.....	167
Vielfältige Konzernaktivitäten der DB AG	167
Verlustbringer DB Cargo.....	168
Wettbewerb zwischen Staatsbahnen	168
Widerstände gegen eine Privatisierung	168
Schienenpersonenfernverkehr	169
Herausforderungen durch den Deutschlandtakt	170
E Wesentliche Ergebnisse im Überblick	172
F Kommentierte Literaturhinweise	173
Kapitel 7: Sind die staatlichen Rahmenbedingungen diskriminierend – und wenn ja, für wen?	175
A Um welche Rahmenbedingungen geht es?	177
Was sind eigentlich Subventionen?	177
Arten von Subventionen.....	178
Überblick über mögliche Diskriminierungen	179
B Diskriminierungen im Steuerrecht sowie explizite Subventionen	180
Nahverkehr vs. Fernverkehr	180
Internationaler Schienen- und Luftverkehr.....	181
Beispielrechnungen Bahn vs. Flugzeug.....	182
Besteuerung von Energie	183
Mineralölsteuer für Pkw und den ÖPNV	183
Wie hoch ist die Steuer?.....	184
Steuerermäßigungen für Busse und Bahnen.....	184
Steuerprivilegien des Luftverkehrs und der Binnenschifffahrt	186
Beispielrechnungen zur Kerosinsteuere	187
Explizite Subventionen für einzelne Verkehrsdiensleister	187
C Unterschiedliche Anlastung der Infrastrukturstarkosten.....	189
Weitestgehende Kostendeckung im Luftverkehr	189
Fast keine Infrastrukturstarkgelte in der Binnenschifffahrt	190
Lkw-Maut in Deutschland.....	191
Maut für Pkw und Omnibusse?.....	194
Reine »Ausländermaut« in der EU unzulässig.....	195

Inhaltsverzeichnis

Bemautung aller Straßen in Deutschland?	195
Trassenpreise und Stationsentgelte im Eisenbahnverkehr	196
Unterschiedliche Anlastung je nach Verkehrsart	197
Gesamtbetrachtung	198
D Unterschiedliche Internalisierung der externen Kosten.....	200
Emissionsrechtehandelssystem für CO ₂	200
Zuteilungsverfahren	200
Brennstoffemissionsrechtehandelsgesetz.....	201
Lkw-Maut	202
Kaum Internalisierung externer Umweltkosten in anderen Verkehrsbereichen.....	203
E Intermodale Gesamtbetrachtung	205
F Wesentliche Ergebnisse im Überblick.....	210
G Kommentierte Literaturhinweise.....	212
Kapitel 8: Platzhirsch Auto – Warum dominiert der motorisierte Individualverkehr das Mobilitätsverhalten?.....	213
A Der private Pkw – Gründe für den Erfolg.....	215
Pkw – Pro und Contra.....	215
Zahl der Pkw in Deutschland – und einige weitere Daten	216
Verbrenner vs. Elektroauto.....	217
Daten zur Fahrerlaubnis.....	219
B Die privaten Kosten der Pkw-Nutzung – und wie sie vom Staat beeinflusst werden (können).....	220
Modellspezifische Kostenwerte.....	220
Steuerliche Rahmenbedingungen	221
Zulassungsteuern im Ausland.....	221
Kfz-Steuer in Deutschland	222
Subventionen für Elektroautos.....	223
C Carsharing als ressourcenschonende Alternative?	225
Vorteile des Carsharing	225
Historie und Anbieterstruktur	226
Angebotskonzepte im Carsharing	227
Nutzerzahlen im Carsharing	228
Wie viele private Pkw ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug?	228
Rechtliche Rahmenbedingungen	229
Ridesharing	230

D	Pendlerpauschale – Begünstigt der Staat die Pkw-Nutzung?	231	
	Umstrittene Rechtfertigung der Pendlerpauschale	231	
	Ausgestaltung der Pendlerpauschale	231	
	Grundsätzliches und Anreizwirkungen	232	
	Verkehrsmittelspezifische Aspekte	233	
	Verteilungsaspekte der Pendlerpauschale	235	
	Alternativvorschläge – Eine kritische Würdigung	236	
E	Dienstwagenprivileg – Begünstigt der Staat die Pkw-Nutzung?	238	
	Steuerliche Regelungen bei privater Nutzung von Dienstwagen	238	
	Unterschiedliche Berechnungsmöglichkeiten	239	
	Kritik am Dienstwagenprivileg	240	
	Reformvorschläge	241	
	Ökologische Anreize im Rahmen der Dienstwagenbesteuerung	241	
	Fiskalische und weitere ökonomische Effekte	242	
F	Verbrennerverbot?! – Technische Normen für Pkw	244	
	Von CO ₂ -Flottengrenzwerten zum »Verbrennerverbot«	244	
	Zielsetzungen für den Flottenbestand	246	
G	»Autos raus aus den (Innen-)Städten?!« – Rahmenbedingungen für den städtischen Verkehr	247	
	Umverteilung des knappen (Verkehrs-)Raums	247	
	Verkehrsregeln und deren Überwachung	248	
	Parkraumbewirtschaftung	249	
	City-Maut – Pro und Contra	250	
H	Allgemeines Tempolimit auf Autobahnen – Was bringt es wirklich?	253	
I	Wesentliche Ergebnisse im Überblick	255	
J	Kommentierte Literaturhinweise	257	
Kapitel 9: Kann der öffentliche Personennahverkehr eine »vollwertige« Alternative zum Auto sein?			259
A	Ausgewählte Grundlagen zum ÖPNV	261	
	Dekarbonisierung des ÖPNV	261	
	Dezentrale politische Zielvorgaben	263	
	Möglichkeiten und Grenzen einer wettbewerblichen Marktsteuerung im ÖPNV	263	
B	Eigenwirtschaftliche Verkehre und Genehmigungswettbewerb	266	
	Genehmigungswettbewerb und Tarifregulierung	267	

Inhaltsverzeichnis

	Allgemeine Vorschriften	267
C	Ausschreibungswettbewerb	270
D	Kommunale Verkehrsbetriebe.....	272
E	Was will der Kunde – und wie lässt sich das Angebot kundengerecht gestalten?.....	275
	Flexible Bedienformen im ÖPNV	277
	Integration weiterer Mobilitätsangebote in den ÖPNV	279
F	Tarifoptionen – Wie lassen sich Fahrgelderlöse generieren?	281
	»Fahrscheinsortiment« des ÖPNV	281
	Soziale und andere Differenzierungen	282
	Tarife als Wettbewerbsinstrument	283
	ÖPNV-Finanzierung durch Nichtnutzer	284
G	Verkehrsverbünde und andere Kooperationsformen.....	286
H	Deutschlandticket und Nulltarif – Wirklich eine gute Idee?.....	288
	Pro und Contra einer Flatrate.....	288
	Nulltarif – Sollten wir Luxemburg kopieren?.....	290
I	ÖPNV-Finanzierung – Wie viel lässt sich der Staat die Mobilität kosten?	292
J	Ließe sich der ÖPNV auch anders gestalten? – Ansatzpunkte für eine grundlegende ÖPNV-Reform.....	295
K	Wesentliche Ergebnisse im Überblick.....	297
L	Kommentierte Literaturhinweise.....	299
	Kapitel 10: Gehören Güter auf die Schiene – bzw. auf das Lastenrad?....	301
A	Grundlagen	303
	Determinanten des Güterverkehrs	303
	Ausgewählte Besonderheiten	306
B	Straßengüterfernverkehr	307
	Internationaler Wettbewerb und Sozialnormen	308
	Dekarbonisierung und weitere technische Normen	309
C	Alternativen zum Straßengüterfernverkehr	311
	Schienengüterverkehr.....	311

Kombinierter Verkehr	312
Short Sea Shipping	313
D Innerstädtischer Güterverkehr und City-Logistik	314
E Wesentliche Ergebnisse im Überblick	316
F Kommentierte Literaturhinweise	317
Kapitel 11: Löst die Digitalisierung alle Probleme?	319
A Grundlagen	321
Homeoffice – Auswirkungen auf die Verkehrs nachfrage	321
Dienstreisen und private Reisen	322
Qualitätsverbesserungen und Kostensenkungen durch Digitalisierung	323
Verkehrssteuerung	324
B Mobility as a Service – ein disruptives Mobilitätskonzept?	325
C Autonomes Fahren im Straßenverkehr – ein potenzieller »Gamechanger«?	329
D Wesentliche Ergebnisse im Überblick	331
E Kommentierte Literaturhinweise:	332
Kapitel 12: Was zu tun ist – Leitlinien für eine nachhaltige Verkehrspolitik	333
Literaturverzeichnis	337
Stichwortverzeichnis	351