

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

	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 Einflusträger 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 Rahmensetzungen 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 Regulierungsbegründungen	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 Kerosinsteuer	187
	Explizite Subventionen für einzelne Verkehrsdienstleister	187
C	Unterschiedliche Anlastung der Infrastrukturkosten.....	189
	Weitestgehende Kostendeckung im Luftverkehr	189
	Fast keine Infrastrukturentgelte in der Binnenschifffahrt	190
	Lkw-Maut in Deutschland.....	191
	Maut für Pkw und Omnibusse?.....	194
	Reine »Ausländermaut« in der EU unzulässig.....	195

	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

	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 Verkehrsnachfrage.....	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