

72. Jahrgang – Heft 4 – 2001

ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

INHALT DES HEFTES:

- | | |
|---|-----------|
| Verkehrsordnung im Wandel
und noch ohne Konzept
Von Rainer Willeke, Köln | Seite 223 |
| Personenverkehr mit Auto und Eisenbahn:
ein aktorsbasierter Systemansatz zur Untersuchung
der Entwicklungen in 16 OECD-Staaten
Von Iris Allmendinger, Mühlthal | Seite 235 |

Manuskripte sind zu senden an die Herausgeber:
Prof. Dr. Herbert Baum
Prof. Dr. Rainer Willeke
Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln
Universitätsstraße 22
50923 Köln

Verlag – Herstellung – Vertrieb – Anzeigen:
Verkehrs-Verlag J. Fischer, Paulusstraße 1, 40237 Düsseldorf
Telefon: (0211) 9 91 93-0, Telefax (0211) 6 80 15 44
Einzelheft DM 30,00 – Jahresabonnement DM 102,00
zuzüglich MwSt und Versandkosten
Für Anzeigen gilt Preisliste Nr. 15 vom 1.1.1999
Erscheinungsweise: vierteljährlich

Es ist ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages nicht gestattet, photographische Vervielfältigungen, Mikrofilme, Mikrophotos u.ä. von den Zeitschriftenheften, von einzelnen Beiträgen oder von Teilen daraus herzustellen.

Verkehrsordnung im Wandel und noch ohne Konzept

VON RAINER WILLEKE, KÖLN

In Deutschland gibt der Verkehrssektor die selten gebotene Gelegenheit, eine Transformation der Marktordnung für die beiden konträren Fälle der Regulierung und der Deregulierung in ihren Abläufen gut darstellen und beurteilen zu können. Der Erfahrungsbefund und die Analyse der aktuellen Lage zeigen aber nicht nur die sachgegebenen Schwierigkeiten, die nach sechs Jahrzehnten Zwangskoordination der Fundierung eines liberalisierten Verkehrssystems entgegenstehen. Es wird zudem immer deutlicher, daß dem Deregulierungs- und Liberalisierungsprogramm noch der entscheidende ordnungspolitische Abschluß fehlt.

1. Die Krise und das falsche Rezept

Die Transformationsspirale begann in der Weltwirtschaftskrise. Der bis dahin in der Angebotsgestaltung und Preisbildung frei operierende gewerbliche Güterkraftverkehr wurde von 1931 an einer in Schritten ausgeweiteten staatlichen Festpreisbindung und Angebotsbeschränkung mit einer Betriebskonzessionierung und Fahrzeugkontingentierung unterworfen.¹ Die Marktregulierung, zunächst nur als vorübergehende Krisenmaßnahme eingestuft, wurde 1935 durch ein neues Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) bestätigt und durch die Bildung des „Reichskraftwagenbetriebsverbandes“ (RKB) - einem straff geführtem Zwangskartell - institutionell verfestigt. Den Anstoß zu dieser weitgehenden Marktregulierung des gewerblichen Straßengüterverkehrs hatten Notsignale der Deutschen Reichsbahn gegeben. Deren seit alters her als sehr solide geltende Finanzbasis wurde im Strudel der Weltwirtschaftskrise durch dramatische Aufkommensverluste im damals noch ergebnisdominanten Güterverkehr und zudem allerdings auch schon durch erste Wettbewerbswirkungen des aufkommenden Straßengüterverkehrs erschüttert. Die Führung der Reichsbahn stellte geschickt die Last des neuen, frei und ohne politische Auflagen agierenden Konkurrenten in den Vordergrund der Ursachenanalyse und ersuchte die Reichsregierung um Wettbewerbsschutz. Diese kam dem Ersuchen ihres Unternehmens mit einer Notverordnung des Reichspräsidenten zügig nach.

In der ersten Hälfte der dreißiger Jahren wurden als Reaktion auf die anhaltende Konjunkturschwäche mit stark geschrumpften Massengutaufkommen nicht nur in Deutschland, sondern in vielen Ländern wettbewerbsdämpfende Maßnahmen zum Schutz des bedrängten, regelmä-

Anschrift des Verfassers:
Prof. Dr. Rainer Willeke
Wüllnerstraße 140
50935 Köln

¹ Die Tarifbildung und die Angebotspolitik der Deutschen Reichsbahn unterstanden ohnedies dem Reichsverkehrsminister. Für die Binnenschifffahrt - ohne das Rheinstromgebiet - wurde ebenfalls durch eine Notverordnung 1932 eine Frachtenbindung eingeführt. Vgl. van Suntum, U., Verkehrspolitik, München 1986, S. 97 ff.

big noch von Staatsbetrieben geführten Schienenverkehrs ergriffen. Neben der Übernahme laufender Verluste waren es hauptsächlich Beschränkungen des Straßenwettbewerbs.² Doch nirgendwo waren die Eingriffe so einschneidend wie in Deutschland; hier wurden sie zum Vorläufer des allgemein Preis- und Lohnstops von 1936 und der sich als organisatorische Stütze der Zentralverwaltungswirtschaft ausbreitenden Zwangskartellierung. Das verkehrspolitische Regulierungsmuster war aber auch wegen der gewählten Einzelmaßnahmen volkswirtschaftlich besonders schädlich. Drei Fehler waren es vor allem, die noch heute negativ auf die Funktionsteilung und Kooperation der Verkehrsträger nachwirken.

Als erstes wurden die Sätze des neuen Reichskraftwagentarifs (RKT) in der Höhe der jeweils entsprechenden Eisenbahntarife festgelegt und dies trotz der völlig unterschiedlichen Kostenstrukturen und Leistungsbedingungen. Diese "Tarifparität" sollte – das war die schlichte Überlegung – eine Preisunterbietung durch den Straßenwettbewerber verhindern. Zweitens beließen es die Bahn und die Bahnpolitik aus Gründen vermeintlich „gemeinwirtschaftlicher Wirkungen“ bei der Systematik der Tariffdifferenzierung, die in der Zeit der fast unbestrittenen Monopolstellung entwickelt worden war, mit einer weit überdehnten Staffelfung nach dem Güterwert,³ einer im Blick auf die Kostenverläufe viel zu geringen Mengenrabattierung und einer schematischen Entfernungstaffelfung, die auf Kilometern und nicht auf konkrete, dem Wettbewerb ausgesetzte Marktrelationen aufgebaut war und damit in keiner Weise den neuen Marketingerfordernissen entsprach. Mit dieser Tarifstruktur des Marktführers Eisenbahn fanden die mit Genehmigungen ausgestatteten Lkw-Unternehmen die Möglichkeit, über die Bedienung der Fläche hinaus durch eine Akquisitionskonzentration auf den Transport von hochtarifierten Güterarten zwischen Wirtschaftsschwerpunkten, die ein weitgehend paariges Aufkommen erbrachten, beträchtliche Differenzialgewinne zu erzielen, die zu einer weiteren Ausdehnung des Angebotsfächers eingesetzt werden konnten.

So etablierte sich der Straßengüterverkehr auch beim Transport relativ hochwertiger Fertig- und Zwischengüter in größeren Lademengen und über zunehmend weitere Entfernungen und zwar über das Maß hinaus, das sich bei einer aktiven Wettbewerbsstrategie der Bahn, insbesondere bei einer erfolgsorientierten Preisgestaltung nach einer durchgreifenden Tarifreform. Zudem zeigte sich die Bahn unwillig und auch wohl unfähig zu einer kommerziell ausgerichteten, offenen und flexiblen Kooperation mit dem privaten Speditionsgewerbe. Exklusive Verbindungen mit "amtlichen Rollfahrunternehmen" und privilegierende Einzelvereinbarungen, besonders der "Schenker-Vertrag", verschnupften das private Gewerbe auf Dauer. Die Bahn verlor mit ihrer überheblichen und marktfernen Vorgehensweise nahezu das gesamte Stückgüteraufkommen. In diesem Umschichtungsprozeß veränderten sich zum Nachteil der Bahn zudem der Aufbau und die Funktionsweise des Speditionsgewerbes. Die früher als

² In den Vereinigten Staaten übernahm z.B. die schon 1887 zur Bekämpfung von Monopolmißbräuchen der Eisenbahnen gegründete Interstate Commerce Commission (ICC) Preis- und Angebotskontrollen auch für den über die Grenzen der Einzelstaaten hinaus gehenden Straßengüterverkehr.

³ Zusammen mit den Klassen des Regeltarifs muß hier auch an die große Zahl von ermäßigten Ausnahmetarifen gedacht werden.

neutrale Vermittler und Besorger tätigen Firmen wandelten sich in überwiegender Zahl zu Kfz-Spediteuren, die neben ihren Umschlag- und Lagereinrichtungen einen eigenen Fuhrpark zum Selbsteintritt aufbauten. . Schließlich und drittens kam es zu einer im internationalen Vergleich atypischen und für eine produktivitätsorientierte Arbeitsteilung insgesamt ungünstigen Expansion des Werkverkehrs. Denn hier lag der einzige Fluchtweg aus dem Griff des verkehrsträgerübergreifenden Zwangskartells, um dessen Fortbestand die verladende Wirtschaft mit Erfolg kämpfte. Produktions- und Handelsunternehmen konnten sich mit eigenen Fahrzeugen, deren Zahl nicht begrenzt wurde, der Angebots- und Preisstarrheit des regulierten Gewerbes entziehen.

2. Bumerangeffekte der Regulierung

Ganz im Gegensatz zur erklärten verkehrspolitischen Absicht wirkte sich so das zum Schutz der Eisenbahn entwickelte Regulierungssystem zu deren Nachteil aus. Um hier keinerlei Missverständnis aufkommen zu lassen: Mit Sicherheit hätte sich der Straßenverkehr und zuerst vornehmlich der Straßengüterverkehr auch ohne die falschen Signale auf Grund seiner für viele Verkehrsaufgaben überlegenen Leistungs- und Kostenqualitäten expansiv zum dritten großen Verkehrsträger entwickelt. So geschah es in aller Welt. Doch die Vorgaben der Regulierung führten dahin, daß sich das Wachstum des Straßengüterverkehrs künstlich beschleunigte und dabei auch noch eine für die Verkehrsteilung suboptimale Ausrichtung erhielt. Die Leistungsexpansion auf der Straße konnte sich trotz der Konzessionierung und Kontingentierung, also trotz der Begrenzung der einsetzbaren Fahrzeuge durch starke technische und organisatorische Fortschritte im Bau und in der Einsatzweise der Lastkraftwagen durchsetzen. Das Verhältnis zwischen der Eisenbahn und dem privaten Kraftverkehrs- und Speditionsgewerbe blieb durch Misstrauen belastet; die Neigung zu Kooperationen und Vernetzungen ging nicht über das durch die technische Abwicklung des Zu- Ablaufs notwendige Maß hinaus.

Die regulierungsbedingte Fehlsteuerung, die für den gesamten Transport- und Logistikbereich zu Leistungsrückständen und überhöhten Kosten führte, wurde - abgesehen von einigen kritischen Stimmen aus der Wissenschaft -, nicht durchschaut und die Konsequenzen nicht vorausgesehen. Die sich aufbauenden Ineffizienzen konnten vielmehr zunächst über fünfzehn Jahre hinweg durch den Gang der politischen Ereignisse verdeckt und versteckt bleiben. Zuerst hatten die staatlichen Beschäftigungsmaßnahmen, dann die Rüstungskonjunktur, schließlich die Kriegswirtschaft und am Ende nach dem Zusammenbruch die Transportverschwendung im Zeichen der Reichsmarkschwemme nicht nur Vollausslastung aller Transportkapazitäten, sondern an allen Ecken und Enden Engpässe entstehen lassen. Offene Rivalität und spitzer Wettbewerb zwischen Schiene und Straße waren kein aktuelles Thema. Es fehlte der ordnungspolitische Durchblick, aber eben auch ein spürbarer Marktdruck, das Ende des Eisenbahnmonopols zu akzeptieren und das noch immer dem obsoleten Monopolmodell entsprechende Angebots- und Preissetzungssystem in eine Ordnung funktionstüchtigen Wettbewerbs zu überführen.

Dies hätte sich allerdings nach der Währungsreform von 1948 und nach der Ordnungswende zur Marktwirtschaft gründlich ändern sollen. Auch die jetzt, nach dem Wegfall der inflationsgefütterten Übernachfrage, immer klarer erkennbaren Veränderungen in den Angebots-Nachfrageverhältnissen auf den Verkehrsmärkten und in den Wettbewerbsaussichten der Verkehrszweige hätten zu einer einschneidenden marktwirtschaftlich ausgerichteten Ordnungsreform des Verkehrssektors führen müssen.⁴ Doch es kam anders, zum Schaden des Verkehrs und der Volkswirtschaft.⁵

3. Die verpaßte Ordnungsreform

Aus der Distanz von nunmehr fünfzig Jahren muß es verwundern, daß der in Deutschland extrem regulierte Verkehrssektor von der historischen Wende von der Zwangswirtschaft zu einer marktwirtschaftlichen Koordination und Wettbewerbssteuerung ausgenommen wurde und mit nur unwesentlichen institutionellen Retuschen überleben konnte. Doch damals konnten die Fehlentwicklungen in der Praxis noch nicht mit bloßem Auge erkannt werden.⁶ Ferner waren die faktischen politischen Voraussetzungen für eine wirkliche Liberalisierung des Verkehrssektors denkbar schlecht. Denn seltsamerweise sprach das tatsächliche und mehr noch das vermeintliche Eigeninteresse nahezu aller Beteiligten gegen eine umfassende Deregulierung und Liberalisierung. Die Bahn und die Masse der engspurig denkenden Verkehrspolitiker glaubten entgegen der langsam, aber unaufhaltsam evident werdenden Erfahrung noch immer, daß die Weiterführung der Verkehrsmarktregulierung dem Schienenverkehr und der von ihm getragenen "gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung" den notwendigen Flankenschutz böte und weiterhin bieten müsse. Anderenfalls, bei freiem Wettbewerb, würde alles noch schlechter und schwieriger. Das schönfärberisch „kontrollierte Wettbewerbsordnung“ genannte System sei unverzichtbar und habe sich bewährt. Die etablierten gewerblichen Konkurrenten der Bahn, die Unternehmen des Güterkraftverkehrs und der Binnenschifffahrt genossen als Insider die Wettbewerbsbeschränkungen und hatten verständlicherweise überhaupt keinen Grund, eine Änderung anzustreben. Für die Verbände des Güterkraftverkehrs und der Binnenschifffahrt, die gerne dem Gedanken an eine „Selbstverwaltung der Wirtschaft“ nachgingen, war das Regulierungssystem in ihrem traditionellen Verständnis geradezu konstitutiv. Selbst – und das erstaunt am meisten – die verladende Wirtschaft auf der entgegengesetzten Marktseite, an sich doch der geborene marktwirtschaftliche Widerpart des großen Verkehrskartells, wollte noch überwiegend „Ruhe“ und „Transparenz“ an der Verkehrsfront und gab

⁴ Der durch die Marktfakten und den neuen Ordnungsansatz der Erhardschen Wirtschaftspolitik ausgelöste Transformationsdruck wurde in der Wissenschaft nicht völlig übersehen. Vgl. Schmitt, A., Verkehrsordnung durch Wettbewerb oder Zwang? Ein Beitrag zum Problem Schienen: Straße, Jahrbuch ORDO, 3. Band (1950), S. 173 - 210.

⁵ Vgl. Willeke, R., Zur Liberalisierung der Marktordnung des Straßengüterverkehrs, Kaarst 1984.

⁶ Die nach der Währungsreform schnell einsetzende Verschlechterung der Wirtschafts- und Finanzlage der Bundesbahn wurde mit der Vorhaltung von Überkapazitäten und einer in der Gesamtpreisentwicklung ungenügenden Anpassung der „staatlich administrierten Preise“ zu erklären versucht.

sich mit der Freiheit des Werkverkehrs zufrieden.⁷ Auch hatten Transport und Logistik als wesentliche Elemente von Marketing und Kostenkontrolle noch nicht das Interesse der Vorstandsetagen erreicht.

Die Reformresistenz des Verkehrssektors wurde ideologisch durch eine "Besonderheitenlehre" gestützt, mit der die Eigeninteressen der Kartellmitglieder gut verschleiert werden konnte. In der langen Zeit der Staatsnähe und Zwangsabstimmung hatte sich weithin herrschend die Meinung gebildet, Besonderheiten des Verkehrs, nämlich instabile, zu "ruinöser Konkurrenz" tendierende Marktformen, übergroße Anpassungsschwierigkeiten – besonders ein verzögerter Marktaustritt - und nicht zuletzt strukturpolitische Zielvorgaben des Staates, z.B. solche der Raumordnung und Regionalförderung, begründeten einen Sonderstatus.⁸ Tatsächlich könne der Verkehr könne nur als reguliertes Ausnahmesegment jene Verlässlichkeit und Durchsichtigkeit bieten, die für das Funktionieren der "übrigen" marktwirtschaftlich geordneten Wirtschaft erforderlich sei. Der Verkehrssektor müsse nach eigenen Gesetzlichkeiten eine „verkehrskonforme“ und nicht eine „marktkonforme“ Ordnung haben und behalten.⁹

4. Eisenbahnkrise als Ordnungsbremse

Angetrieben durch den spektakulären Erfolg der Erhardschen Wirtschaftspolitik formierte sich dann doch im Jahre 1961 ein erster Vorstoß zu mehr Markt im Verkehr. Initiativ wurden aber nicht etwa die Regierung oder die Fraktionsspitzen, die Vorlage wurde vielmehr gegen beträchtliche Widerstände aus der Mitte des Parlaments eingebracht.¹⁰ Das Ergebnis war die „Kleine Verkehrsreform“; sie brachte einige erwünschte Lockerungen, so die überfällige Lösung der Kraftwagentarife vom Eisenbahntarif – also die Aufhebung der ökonomisch absurden „Tarifparität“ von RKT und DEGT - und ferner die Möglichkeit, statt der vorherrschenden Festtarife in größerem Umfang Margenttarife einzuführen, allerdings noch immer fakultativ und mit einem ziemlich eng begrenzten Preisbildungsspielraum.¹¹ Doch auch diese zurecht „klein“ genannte Reform wollte erklärtermaßen das Leitprinzip der Preis- und Marktzutrittsregulierung und das breit und interessengeneigt interpretierbare staatliche Koordinierungsgebot nicht grundsätzlich in Frage stellen. Zudem wurde dieser erste, zu spät kommende Liberalisierungsanlauf durch die jetzt offen ausbrechende und bald alle Lockerungsbestrebungen überdeckende Finanzkrise der Deutschen Bundesbahn ausgebremst. Noch immer

⁷ Die Interessenlage und Meinungsbildung spalteten sich allerdings bereits Mitte der fünfziger Jahre. Befürworter einer Weiterführung des Regulierungssystems waren insbesondere die Vertreter der Montanindustrie und der sonstigen Massenverlader. Im Verkehrsausschuß des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) kam es zu scharfen, höchst emotional ausgetragenen Auseinandersetzungen mit den Repräsentanten der kräftig an Bedeutung gewinnenden Automobilindustrie, die Schritt für Schritt die Oberhand gewannen.

⁸ Vgl. van Suntum, U., Verkehrspolitik, a.a.O. S. 61 ff.

⁹ Als markantes Beispiel vgl. Most, O., Soziale Marktwirtschaft und Verkehr, Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 6, Bielefeld 1954.

¹⁰ Wortführer der parteiübergreifenden Gruppierung war der CDU-Abgeordnete Ernst Müller-Hermann.

¹¹ Vgl. Storsberg, G., Die Bedeutung der Kleinen Verkehrsreform für die Preis- und Tarifbildung im Güterverkehr, Mainz 1963.

wehrte sich die amtliche Verkehrspolitik, die Regulierung selbst als wesentlich mitentscheidende Ursache für die Aufkommensverluste und generell für die Wirtschaftsschwäche der Bahn auszumachen, nämlich die mangelnde Marktnähe, der keineswegs ausreichende Erfolgsdruck, die unangepasste Tarifstruktur, die unwirtschaftlich gesetzten Angebotsschwerpunkte – z.B. die im vermeintlichen Interesse der Regionalpolitik viel zu stark aufgefächerte Planung der Containerterminals - und eine an der Nachfrageentwicklung vorbeizielenden und ohne straffes Kostenmanagement geleitete Investitionsstrategie sowohl beim Netz und den Signalanlagen, wie auch beim rollenden Material.

In alter Lesart sollte vielmehr ein überscharfer, tendenziell ruinöser Wettbewerb der Straße als die zentrale Ursache der Eisenbahnkrise gelten. Der Straßengüterverkehr besitze der Bahn gegenüber einen verzerrenden Wettbewerbsvorsprung, weil er keinen politischen Vorgaben und gemeinwirtschaftlichen Bindungen unterworfen sei und außerdem nicht für seine Wegekosten aufkommen müsse. Über den letztgenannten Punkt, die Wegekostenfrage, und über die Einstufung der bestehenden und mehrfach angehobenen Sonderbelastungen des Straßenkraftverkehrs entwickelte sich eine intensive und kontroverse Diskussion, die sich Mitte der sechziger Jahre mit den aus Großbritannien kommenden Anstößen zu einem Road-Pricing-Konzept vermischte und dann, weil hier für die Bahn letztlich keine wirklich greifende Argumentationshilfe geboten werden konnte, vorübergehend wieder in den Hintergrund trat.¹²

5. Leberplan als Zeichen der Hilflosigkeit

Doch statt jetzt endlich bei den Ursachen der Marktschwäche zu entrümpeln und der Bahn den Handlungsspielraum eines Wirtschaftsunternehmens zu geben und sie gleichzeitig in die Marktzwänge des Wettbewerbs zu stellen, versuchte die Verkehrspolitik noch einmal ein ziemlich platt gegen den Straßengüterverkehr gerichtetes Brems- und Umschichtungsmanöver. Das Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972, das als Leberplan bekannt und vorübergehend stark beachtet und geradezu populär wurde, wollte den Schwerlastverkehr von den bereits mit staubildenden Engpässen durchsetzten Straßen auf die Freikapazitäten der Schiene und Binnenschifffahrt umdirigieren. In einer ersten Gesetzesvorlage war sogar eine rigide Verbotliste für zahlreiche Güterarten vorgesehen, die, wie es hieß, nicht auf die Straße gehörten, sondern auf die Schiene oder, wo die technischen Voraussetzungen dafür bestanden, auf die Binnenschifffahrt. Die anschließenden parlamentarischen Beratungen und eine jetzt endlich und viel zu spät aufgebrochene Funktions- und Systemdiskussion in Wissenschaft und Publizistik machten aber auch den Blinden klar, daß Schiene, Straße und Schifffahrt nach ihren Kostenstrukturen und Leistungsmöglichkeiten ganz ausgeprägt arteigene Vorteile und Nachteile besitzen. Ihre Angebote sind auch nicht näherungsweise homogen und auf Befehl gegenseitig vertretbar zu machen. Das leistungsaffine

¹² Vgl. Willeke, R., Zur Lösung des Wegekostenproblems, Frankfurt a.M. 1970; Baum, H., Grundlagen einer Preis-Abgabenpolitik für die städtische Verkehrsinfrastruktur, Düsseldorf 1972; Aberle, G., Vergleichende Wegerechnungen und Verkehrsinfrastrukturpolitik, Frankfurt a.M. 1984.

Aufkommen der verschiedenen Verkehrsträger läßt sich nur in Randbereichen und bescheidenem Umfang ohne beträchtliche Mehrkosten administrativ umschichten.

Sofort nach Bekanntwerden des gesetzlichen Vorhabens hagelte es Anträge auf Ausnahmegenehmigungen, vor allem vom mittelständischen Gewerbe und Handel und mit besonderer Intensität von Seiten der Flächenländern. Die Verbotliste fand denn auch, trotz der damals noch bestehenden Großen Koalition, keine parlamentarische Mehrheit. Eine ersatzweise eingeführte zusätzliche Beförderungssteuer für den schweren Straßengüterverkehr brachte der Bahn wegen des Qualitätsgefälles keinen nennenswerten Zuwachs, führte nur zu einigen Umschichtungen innerhalb der Straßengüterverkehrs – betroffen war vor allem der extrem belastete Werkfernverkehrs - und wurde wegen mangelnder EG-Konformität nach drei Jahren sang- und klanglos wieder abgeschafft.¹³

6. Marktzwänge bauen sich auf

Konnte mit der Ausdünnung des Plans auch eine einseitig diskriminierende Verschärfung des Regulierungsrahmens verhindert werde, so blieb doch die überkommene verwaltungswirtschaftliche Verkehrsordnung in ihren Grundzügen erhalten, obwohl sie in den siebziger Jahren fortgesetzt deutlicher als kontraproduktiv und als gesamtwirtschaftliche Belastung erkannt wurde. Inzwischen veränderte sich das Nachfrageumfeld mit neuen und immer anspruchsvolleren transportwirtschaftlichen und logistischen Anforderungen der versendenden und empfangenen Wirtschaft schnell und einschneidend. Der an Tempo zulegende Strukturwandel in den Produktionstechnologien und im sachlichen und raum-zeitlichen Aufbau der Wertschöpfungsketten sowie die dramatischen Veränderungen in den Zuliefer- und Absatzbeziehungen durch Outsourcing, absatzorientierte Standortverdichtungen u.ä. führten zu großen Nachfrageverschiebungen mit einer kontinuierlichen Schwerpunktverlagerung des Verkehrsaufkommens zu hochwertigen, kleinvolumigen, aber zeitkritischen Ladeeinheiten. Zu diesen Güterstruktur- und Logistikeffekten traten der stürmische Bedeutungsgewinn der Weltmarktverflechtungen und damit die Notwendigkeit einer globalen Angebotspräsenz für die Planung der Transfernetze. Das Zusammenwirken dieser Faktoren stellte - bei deutlich zunehmendem internationalem Wettbewerbsdruck – hohe und neuartige Leistungsansprüche an das Speditions- und Logistikgewerbe und an die Transportunternehmen. Diesen Anforderungen einer bis dahin unbekanntten Marktdynamik waren die regulierten Verkehrsleistungsmärkte in keiner Weise gewachsen. Aufgeschreckt mußte in Deutschland und anderen ordnungspolitisch zurückhängenden Ländern registriert werden, daß sich andere Verkehrsordnungen selbst innerhalb des EG-Raums – vornehmlich in Großbritannien, in Skandinavien und in den Beneluxstaaten – wesentlich schneller, beweglicher und zugreifender den neuen Ansprüchen der Nachfrage und den angehobenen Qualitätserfordernissen und Zeitvorstellungen durch Liberalisierungsschritte anzupassen vermochten.

¹³ Zum Leberplan vgl. van Suntum, U. Verkehrspolitik, a.a.O., S. 107 ff; Willeke, R., Verkehrsmarkordnung – die unvollendete Reform, in: Jahrbuch ORDO, Bd. 48, Stuttgart 1997, S. 290 f.

Jetzt wurde auch das Management der verladenden Wirtschaft und ihre Industrie- und Handelsverbände hellwach. In zutreffender und zunehmend härterer Argumentation verwiesen sie auf die Unfähigkeit des bestehenden Systems, mit passenden Leistungskombinationen für Versender und Empfänger die gewünschten Problemlösungen anzubieten. Die Unbeweglichkeit bei den Qualitätsaspekten zusammen mit dem starren und infolge der Wettbewerbsbeschränkungen auch deutlich überhöhten Preis- und Kostenniveaus wurde als ein gravierender Nachteil im internationalen Standortwettbewerb gesehen und herausgestellt. Diese negativen Befunde lösten energisch vorgetragene Forderungen nach einer Deregulierung und Liberalisierung nicht nur der grenzüberschreitenden, sondern auch der nationalen Güterverkehrsmärkte aus. Das in den alten Bindungen steckende deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe verlor inzwischen folgerichtig gerade im stark expandierenden Europaverkehr bedeutende Aufkommensanteile an ausländische, hauptsächlich an niederländische Konkurrenten. Obwohl man es also inzwischen besser hätte wissen müssen und wohl auch wußte, bildeten die durch Abschirmung scheinbar Begünstigten und insbesondere die im Regulierungssystem stark verankerten Verbände des Güterkraftverkehrs und der Binnenschifffahrt eine in der öffentlichen Meinungsbildung noch immer beachtete Ablehnungsfront. Die amtliche Verkehrspolitik schreckte nicht zuletzt aus diesem Grunde vor wirklich einschneidenden Reformschritten zurück. Doch der Reformstau wurde übermächtig. Beinharder Druck der im Strukturwandel neu formierten Nachfrage mit unabwiesbaren Forderungen nach problemadäquaten, „maßgeschneiderten“ transportwirtschaftlichen und logistischen Lösungen leitete – eng verbunden mit den gleichzeitig sprunghaft ausgeweiteten technischen und organisatorischen Gestaltungsmöglichkeiten des physischen und virtuellen raum-zeitlichen Transfers – einen nicht mehr aufzuhaltenden Zerfall der Zwangsordnung ein. Nicht höhere Einsicht der Verkehrspolitik, auch nicht die im einzelnen hilfreichen und treffsicheren Empfehlungen der Wissenschaft, sondern die endogenen Zwänge der Marktentwicklung und Wettbewerbsintensität führten zur Transformation der Verkehrsordnung.

7. Der Damm bricht

Der unabwiesbare Reformbedarf in der Marktdynamik ließ in der in der Zeit des Übergangs, etwa seit Anfang der siebziger Jahre, zahlreiche, phantasievolle Improvisationen und Umgehungspraktiken entstehen. So machte es etwa die Bildung von Komplettangeboten aus preisgebundenen und frei aushandelbaren Dienstleistungen möglich, mit den zu Paketen verschürten Kombinationen in einen nicht selten scharfen und spitz zielenden Preiswettbewerb einzutreten. Doch solche Umwege – oft am Rande oder jenseits der Legalität – konnten lediglich suboptimale Lösungen bieten. Im wesentlichen standen sie auch nur den großen und international tätigen Speditionshäusern oder starken und gut geführten Kooperationsgruppen und nicht die Masse der mittelständischen Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Sie ließen zugleich für die Beschaffungs- und Distributionskosten kleiner und mittlere Verloader und Empfänger neue Wettbewerbsnachteile entstehen. Wuchs damit aus der Marktentwicklung ein spontaner Liberalisierungsdruck ständig weiter an, so meldete sich jetzt auch – ermutigt durch den Meinungsumschwung und angestoßen durch eine Untätigkeitsklage des Europäi-

schen Parlaments – die EG-Kommission mit der keineswegs unbekannt gebliebenen Tatsache zu Wort, daß im Verkehrssektor zwingende Vorschriften der Römischen Verträge nicht umgesetzt worden waren. Mit einem berühmt gewordenen Urteil vom Mai 1985 verpflichtete der Europäische Gerichtshof (EuGH) die Mitgliedsstaaten, nunmehr ohne Verzug auch für Verkehrsunternehmen die Dienstleistungsfreiheit in der Gemeinschaft herzustellen und das alte Kabotageprivileg für das jeweilige nationale Gewerbe aufzuheben.¹⁴

Damit war der Damm endgültig gebrochen. Für die deutsche Verkehrspolitik bedeutete dies angesichts der etablierten Tradition einer als Sonderbereich kultivierten, staatlich regulierten Verkehrsordnung und auch der Marktentwöhnung der Verkehrsunternehmen nicht nur eine Kurskorrektur, sondern ein Umbruch. Allerdings war in der Phase des Übergangs die Erwartung der Ordnungswende auch bei den Nachzüglern in der Praxis schon weitgehend gereift. Denn den durchschlagenden Grund der Transformation bildete – nach vielen verlustreichen und fruchtlosen Defensivgefechten – die Dynamik der neuen unabwiesbaren Ansprüche der sich auffächernden und global ausgreifenden Märkte und nicht, wie auch heute noch gelegentlich geäußert wird, ein „von oben“ oder „von außen“ aufgezwungenes Regelwerk. Die administrative Umsetzung des Deregulierungsauftrags erfolgte in Schritten, aber insgesamt bemerkenswert schnell und zügig. In Deutschland bereitete eine unabhängige Regierungskommission, deren Vorschlägen weitgehend übernommen wurden, die Neuordnung des Eisenbahnwesens vor.¹⁵ Dies führte Anfang 1994 zur Gründung der Deutschen Bahn AG (DB AG) und mit der Organisationsprivatisierung zur ersten Stufe der Bahnreform. Die Preisbindungen im Verkehr wurden schnell – u.a. durch eine starke Ausweitung der Tarifmargen – aufgelockert; komplett beseitigt wurden sie mit dem Tarifaufhebungsgesetz von 1994. Die volle Kabotagefreiheit für den EU-Raum wurde 1998 erreicht. Für den Güterverkehr hatte sich damit die Deregulierung der Märkte durchgesetzt, das Sonderrecht einer gebundenen Marktordnung war gefallen.¹⁶

Daß diese Reformschritte, so unabdingbar notwendig und einschneidend sie waren, für den Verkehrssektor in der Folge und bis heute noch immer keine zukunftsfähige, bedarfsorientierte und nach den Marktgesetzen funktionierende Ordnung herzustellen vermochten, mußte freilich schnell zur Kenntnis genommen werden. Die Gründe dafür sind unschwer zu erkennen; sie stellen die noch ungelösten verkehrspolitischen Zukunftsaufgaben.

¹⁴ Der Rat der Gemeinschaft – konkret der Verkehrsministerrat – hatte bis dahin die Umsetzung der genannten Bestimmungen mit dem Argument verweigert, daß eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen noch nicht hergestellt werden konnte. Doch ganz abgesehen davon, daß dies allein die Schuld des Rates, also letztlich der nationalen Regierungen der Mitgliedsstaaten – war, wurden auch alle im Vertrag großzügig gebotenen Übergangsfristen bei weitem überschritten.

¹⁵ Vgl. Aberle, G., *Transportwirtschaft*, 3. Aufl., München 2000, S. 133 ff.

¹⁶ Bedeutende Regulierungsrückstände und im ganzen noch ungeklärte Entscheidungslage gibt es dagegen noch immer in der Personenbeförderung. Vgl. Willeke, R., *Die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs als verkehrspolitisches und haushaltspolitisches Problem*, Frankfurt a.M. 1999.

8. Den Anfangserfolg bremsen die ungelösten Ordnungsfragen

Die neuen Spielräume der Marktkräfte und der durch die Freigabe der Preisbildung wesentlich intensivierte Wettbewerbsdruck erfüllten in den ersten Schritten die positiven gesamtwirtschaftlichen Erwartungen. Die Preise für Transportleistungen sanken zügig im Schnitt um 25% und zeigten in der Folge bei Erholungstendenzen eine sehr erwünschte leistungs- und kostenorientierte Differenzierung. Dabei erwies sich der kräftige initiale Preisdruck aber nicht etwa als schockartig ruinöse Kurzfrist- und Oberflächenerscheinung zulasten des Transportgewerbes. Die nunmehr durchgreifende Nutzung der vorhandenen Rationalisierungspotentiale sicherte vielmehr die Preisreduktion durch einen kräftigen Anstieg der Produktivität und damit durch nachhaltige Realkostensenkungen ab und führte im gleichen Zusammenhang zu einer einschneidenden Neustrukturierung des Angebotsaufbaus. Parallel zur Preissenkungswelle und im Zuge der Produktivitätsoffensive kam es zu einer die Spezialisierung machtvoll vorantreibenden und kompetenzstärkenden Auseinanderentwicklung der ursprünglichen Speditions- und Logistikfunktionen einerseits und der Transportabwicklung durch die Frachtführertätigkeiten andererseits.

Die in der Industrie schon seit langem vorangetriebenen Suchprozesse nach neuen, positionsstärkenden Formationen im horizontalen und vertikalen Angebotsaufbau erfaßten jetzt auch den Bereich des Verkehrs in einem nunmehr ausgeweiteten funktionalen Verständnis, also einschließlich der fortgesetzt an Bedeutung gewinnenden expeditionellen und logistischen Tätigkeiten. Kooperationen im Verkehrsgewerbe und die Übernahme von Beschaffungs- und Distributionsaktivitäten durch Spediteure und Logistikdienstleister, die Ein- und Auslagerungen von einzelnen Funktionen und Zulieferstufen in den Produktionsketten, die Konzentration auf Kernkompetenzen oder auch die Plazierung von Nischenangeboten verstärkten die Arbeitsteilung und ermöglichten zudem eine bis dahin unbekannt Internationalisierung der Transfernetze, bei denen sich – als Voraussetzung und Folge – die Transport- und Informationsströme immer fester verknüpften. Daß die Liberalisierung, wie oft befürchtet, durch dauerhaft und funktionslos übersteigerten, also im gesamtwirtschaftlichen Sinne ruinösen Wettbewerb, über das Ziel hinausgeschossen und entartet sei, und dies vornehmlich zu Lasten des mittelständischen Gewerbes, ist trotz aller Klagen und trotz der unbestreitbaren Friktionsverluste nicht belegbar und wegen der Zugänglichkeit und der horizontalen und vertikalen Flexibilität der Märkte auch nicht zu befürchten. Die Innovationssprünge der Telekommunikation haben die Bildung der neuen Formationen nicht nur beschleunigt und qualitativ verbessert, sondern zu einem entscheidenden Teil erst möglich gemacht.

Doch trotz aller Erfolge als Wirkung der neuen Systemdynamik steht der Verkehrsbereich heute vor hochgradig belastenden und inzwischen krisenhaft zugespitzten Ordnungsverwerfungen und Investitionsdefiziten. Ein völlig unzureichendes Entwicklungspotential des Transport- und Logistiksektors belastet als Minimumfaktor die Möglichkeiten des gesamtwirtschaftlichen Wachstums und verhindert die Wiedergewinnung eines angemessenen

Wachstumspfad verhindert.¹⁷ Diese Feststellung wird durch die Integrationswirkungen der EU-Osterweiterung nur noch unterstrichen. Eine immer deutlicher identifizierbare Systemkrise folgt zwar den Liberalisierungsschritten in den achtziger und neunziger Jahren, ist aber keineswegs deren Resultat und bietet kein Argument für Reregulierungsambitionen. Die viel und oft leichtfertig berufene Infarktdrohung zeigt ganz im Gegenteil zuwar auch noch die Rückstände einer Erblast von über 50 Jahren staatlichem Dirigismus. Im Ablauf entscheidend sind aber die konzeptionelle Unfertigkeit des formulierten Liberalisierungsprogramms und vor allem die Unsicherheit und Inkonsequenz in der Umsetzung. Dies gilt einmal für die nur partiell marktintegrierte, fiskalisch abhängige und deshalb immer wieder von politischer Einflußnahme bedrohte Entwicklung des Eisenbahnwesens.¹⁸ Und es gilt – mit noch ernsteren wachstumshemmenden Konsequenzen – für das Fehlen eines systembildenden, übergreifenden Konzeptes für die Planung- und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, welche die Vorleistungspotentiale für die Funktions- und Entwicklungsfähigkeit der Verkehrsträgermärkte und damit auch für die nachhaltige Wettbewerbskraft der Verkehrswege bilden.

Diese zwei Defizitfelder – der zielsichere Abschluß der Eisenbahnprivatisierung und die Marktintegration der Verkehrsinfrastrukturfelder – zeigen sich nur bei oberflächlicher Betrachtung als separate, jeweils für sich lösbare und zu lösende Probleme, deren aktuelle Last im Grunde nur die leidige Folge einer stabilitätspolitisch unumgänglichen, in drei, fünf oder zehn Jahren aber auslaufenden Haushaltskonsolidierung sei. Doch so ist es nicht. In ihrem Kern müssen sie als komplementäre Teile eines noch offenen Problemzusammenhangs erkannt werden: Sie sind Ausdruck und Folge fehlender Konsequenz, der ordnungspolitischen Grundsatzentscheidung für eine marktwirtschaftliche Koordination und Integration die notwendigen Realisierungsschritte folgen zu lassen. Der scheinbar leichtere Weg von kurzgreifenden Improvisationen – die Orientierung am „Machbaren“ – erweist sich auch hier als der falsche.

Dem Systemmanko entsprechen schwankende, ideologisch durchsetzte Zielsetzungen, inkonsistente Einzelentscheidungen und im ganzen konzeptionelle Mutlosigkeit, denen nur undeutliche, in den Größenordnungen zudem nicht greifende Ankündigungen wie das „Antistauprogramm“ oder Anstöße zu einer „Privatisierung“ des Ausbaus von ein paar Autobahnabschnitten entgegenzusetzen.¹⁹ Trotz der gerne beschworenen Ausrichtung auf eine

¹⁷ Für eine ausführlichere Begründung vgl. Willeke, R., Die Systemkrise der Verkehrspolitik und der Infrastrukturplanung, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 72. Jg. (2001), S. 203 – 221.

¹⁸ Abhängigkeit und Unsicherheit zeigen sich besonders bei der Investitionsplanung und deren Finanzierungsbedingungen. Die latente Neigung zu systemfremden Interventionen greift zunehmend aber auch auf die Tarifpolitik im hochsubventionierten „gemeinwirtschaftlichen“ Schienenpersonennahverkehr über. Ein aktuelles, fast absurdes, dabei aber kennzeichnendes Beispiel bietet der Streit um eine kapazitätsorientierte, marktgebote Vertueuerung des „Schöne-Wochenend-Tickets“.

¹⁹ Was die Frage der Ausrichtung betrifft, so soll es nach der Meinung vieler Verkehrspolitiker ernsthaft als Ziel gelten, möglichst viele Personen und Güter auf die Schiene zu bringen. Maßnahmen, die diesem oberflächlichen Zielaufwurf entgegenlaufen – etwa wirtschaftlich gebotene Tarifanhebungen der Eisenbahn oder bedarfsori-

„integrative Verkehrspolitik“ fehlt noch immer die Einsicht, daß die Leistungsbeiträge der Bahn und auch die Dienste der Verkehrsinfrastruktur nicht nur in einem marktwirtschaftlichen Umfeld stehen und nicht nur selektiv hier und da mit „marktwirtschaftlichen Instrumenten“ beeinflusst werden können. Sie sind vielmehr selbst integrale Teile der Marktprozesse und Wertschöpfungsketten oder, von der heute noch bestehenden Lage her gesehen, müssen, wenn der Reformstau aufgelöst und die Krise überwunden werden soll, zu solchen über Märkte integrierten Teilen gemacht werden. Dies verlangt eine – nunmehr ohne wenn und aber - zu unternehmerischem Handeln befähigte und ohne jede Privilegierung in den Wettbewerbs gestellte Eisenbahn, die nicht länger durch widersprüchliche ökonomische Rahmenbedingungen und durch rechtliche oder faktische politische Eingriffsspielräume eingeengt ist und sogar zu Entscheidungen gegen das eigene Unternehmensinteresse genötigt werden kann. Eine so konzipierte Vollendung der Eisenbahnreform ist schon für sich gesehen alles andere als leicht durchsetzbar. Noch wichtiger und schwieriger sind aber die zum Erfolg notwendigen Schritte, die im Zusammenhang mit der Bahnreform auf der ganzen Linie der Verkehrsleistungserstellung zu einer lückenlosen, über Marktbeziehungen geknüpfte Einbinden der Verkehrsinfrastruktur in das Gesamtsystem des Verkehrs führen. Erst damit wäre auch ein umfassendes und stimmiges Nutzerpreissystem, d.h. ein Finanzierungsfluß von den Markterlösen der Endleistungen, also der Preise für die Transportdienste, bis zu den Preisen für die Vorleistungsangeboten der Infrastruktur hergestellt und so das Planungs- und Finanzierungsproblem in seiner wirtschaftlichen Systemverflechtung gelöst und zwar nachhaltig und zukunfts offen.²⁰

Abstract

This article gives a description and analysis of the twofold transformation of the organizing principle concerning the transportation sector in Germany: the way out of a free economy towards a strong regulation in connection with the world depression in the thirties and then the steps of deregulating the transport markets in the eighties and nineties. Special emphasis is given to the thesis, that the program of liberalisation hitherto shows deficiencies and gaps, that threaten to prevent the success of the new freed transportation policy. This means the lack of a consequent privatisation of the railway transportation sector and a consistent integration of the transport infrastructure of all carriers in an order of market coordination with prices as the steering and controlling instrument.

enterte Straßenbauinvestitionen gelten als falsch und „gegen die erklärten Ziele der Verkehrspolitik“ gerichtet. Widerspruch von Seiten wirtschaftlicher Vernunft und politischer Rationalität ist kaum einmal zu hören.

²⁰ Für die konkrete Ausgestaltung eines solchen integrierten Systems, das an den Road-Pricing-Vorschlägen anknüpft, vgl. den Aufsatz des Verfassers „Systemkonforme Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur“ in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 71. Jg. (2000), S. 102 – 132.

Personenverkehr mit Auto und Eisenbahn: ein aktorsbasierter Systemansatz zur Untersuchung der Entwicklungen in 16 OECD-Staaten

VON IRIS ALLMENDINGER, MÜHLTAL

1. Einleitung

Warum fahren wir vor allem mit dem Auto? Trotz seiner vielen Unfallopfer, seiner ökologischen und ökonomischen Kosten? Warum nutzen wir nicht die Eisenbahn? Dies sind mittlerweile lang diskutierte Fragen mit Antworten, die von einem „unbeeinflussbaren Phänomen“ bis hin zur Schelte gegen Automobilkonzerne und (gekaufte) Politiker reichen.¹ Es bleiben jedoch Zweifel, ob diese Entwicklung auf einzelne Akteure oder Faktoren zurückgeführt werden kann oder ob sie eher das Ergebnis des Zusammenspiels verschiedener sozioökonomischer Faktoren ist. Unterschiedliche Faktoren müssten dann auch regional unterschiedliche Nutzungsstrukturen von Eisenbahn und Auto im Personenverkehr erklären können.

Vorliegende Untersuchung² der Entwicklung des Personenverkehrs mit der Eisenbahn und dem MIV (Motorisierter Individualverkehr) formuliert einen aktorsbasierten Systemansatz und wendet ihn in einem internationalen Vergleich von 16 OECD Staaten an (Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Japan, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Schweiz, Spanien und USA). Die Untersuchung bezieht sich auf die Zeit seit dem 2. Weltkrieg bis Ende der 1990er Jahre. Ziel ist es, die wichtigsten Akteure, ihre Ziele und Restriktionen und die Lenkungsmechanismen in den Entwicklungen zu identifizieren. Zur Absicherung von abgeleiteten Systemzusammenhängen werden bivariate Hypothesen formuliert und statistisch über alle Länder überprüft.

Anschrift der Verfasserin:

Dr. Iris Allmendinger
Friedrichstraße 16
64367 Mühlthal

¹ Vgl. Aberle, G., Überforderte Verkehrspolitik: Das Phänomen Mobilität – beherrschbarer Fortschritt oder zwangsläufige Entwicklung, in: Internationales Verkehrswesen Nr. 45, 1993, H. 7/8, S. 405; Wolff, W., Eisenbahn und Autowahn, erw. Neuauflage, Hamburg, Zürich 1992.

² Sie ist eine Zusammenfassung von Inhalten und Ergebnissen der Dissertation von Allmendinger, Iris: Determinanten des Personenverkehrs: Ein aktorsbasierter Ansatz im internationalen Vergleich, vorgelegt bei Prof. Dr. Helge Majer Univ. Stuttgart 2000, Stuttgart 2001.

v. St. b
G

2. Der aktorsbasierte Systemansatz

Der allgemeine Systemansatz verbindet netzwerktheoretische und institutionenökonomische Ansätze mit Beiträgen aus der ökonomischen Theorie der Politik und versteht sich als Weiterentwicklung des Bürokratisch-Industriellen Komplexes von Majer.³ Ausgangspunkt der Analyse sind individuelle oder kollektive Akteure, die unter unvollkommener Information rational eigennützige Ziele verfolgen. Über den Einsatz ihrer Ressourcen, wie Geld, Produkte, Dienstleistungen, Informationen und Wahlstimmen stehen sie in vielfältigen direkten und indirekten Austauschbeziehungen miteinander. Der Besitz von Ressourcen eröffnet einem Akteur im allgemeinen Handlungsspielräume und Macht. Die Knappheit von Ressourcen, d.h. ihre mangelnde Verfügbarkeit auch in Form fehlender Verfügungsrechte, lässt sich über materielle und formelle Handlungsrestriktionen beschreiben. Diese Restriktionen sind zumindest in der kurzen Frist unveränderbar. Der Ressourcenaustausch findet innerhalb von Lenkungsstrukturen statt, die sich aus den vier Lenkungsmechanismen Wahl, Wettbewerb, Netzwerk und Hierarchie zusammensetzen. Das entscheidende Funktionselement des Wettbewerbs ist, dass unabhängig handelnde Akteure einer gemeinsamen Restriktion unterliegen, sodass die Aktivitäten des einen zumindest potentiell auf Kosten des anderen Akteurs gehen.⁴ Die Lenkungsmechanismen Wettbewerb und Wahl ergeben z.B. die Strukturen Markt und politisches Wahlsystem. Unter geeigneten Bedingungen findet bei ihnen eine Anpassung des Angebots der Produzenten/Dienstleister bzw. der Politiker an die Nachfrage der Kunden bzw. Wähler statt. Die Lenkungsstruktur Markt ist durch hohe Innovationskraft und Kurzfristigkeit geprägt. Ihre Problematik liegt in Machtbildungstendenzen, externen Effekten und der Vernachlässigung sozialer Aspekte.⁵ Beim politischen Wahlsystem ergeben sich für die Regierung u.a. durch den zeitlichen Monopolschutz zwischen den Wahlterminen, durch Paketabstimmungen (Parteiprogramme), das Wahlsystem und den mangelhaften Informationsstand der Wähler Freiräume außerhalb der Wählerkontrolle.⁶ Netzwerke werden als Verhandlungs-

³ Vgl. Downs, A., *An economic theory of democracy*, New York 1957; Olson, M., *Aufstieg und Niedergang von Nationen: Ökonomisches Wachstum, Stagflation und soziale Starrheit*, 2. durchges. Auflage, Tübingen 1991, S. 55-60; Niskanen, W. A., *Bureaucracy and representative government*, Chicago, New York 1971; Richter, R. u. Furubotn, E., *Neue Institutionenökonomik: Eine Einführung und kritische Würdigung*, Tübingen 1996; Jeitziner, B., *Ordnungstheorie auf entscheidungstheoretischer Grundlage*, Diss. an d. Univ. Freiburg/Schweiz, Baden-Baden 1989; Håkanson, H. u. Johanson, J., *The network as a governance structure: interfirm cooperation beyond markets and hierarchies*, in: Grabher, G., Hrsg., *The embedded firm: On the socioeconomics of industrial networks*, London/New York, 1993, S. 1-31; Jansen, D. und Schubert, K., Hrsg., *Netzwerke und Politikproduktion, Konzepte, Methoden, Perspektiven*, Marburg 1995; Majer, H., *Wirtschaftswachstum: Paradigmenwechsel vom quantitativen zum qualitativen Wachstum*, München, Wien, Oldenbourg 1992, S. 254, 257; Majer, H., *Nationale und regionale Innovationssysteme - Wissenschaftsstadt Ulm*, in: Blättel-Mink u. Renn, O., Hrsg., *Zwischen Akteur und System. Die Organisierung von Innovation*, Opladen 1997, S. 144ff.

⁴ Vgl. Kleinewefers, H., *Reformen für Wirtschaft und Gesellschaft. Utopien, Konzepte, Realitäten*, Frankfurt/M., New York 1985, S. 364.

⁵ Vgl. Jeitziner, *Ordnungstheorie...*, a.a.o., S. 98f.

⁶ Vgl. Knappe, E., *Einkommensumverteilung in der Demokratie: der Beitrag der ökonomischen Theorie der Demokratie zur Analyse der Verteilungspolitik* (Habil.-Schr. Freiburg/Breisgau), Freiburg 1980.

strukturen v.a. zwischen Repräsentanten von Organisationen verstanden.⁷ Von Seite vieler Ökonomen werden Netzwerke negativ beurteilt, da ihre Mitglieder oftmals auf Kosten Dritter Vorteile für sich erwerben.⁸ Von transaktionsökonomischer Seite werden Netzwerke mit ihrem dezentralen Know-how, ihrer Redundanz und den losen Beziehungen dagegen als leistungsfähige Organisationsmuster bezeichnet, die Anpassungen an unvorhergesehene Ereignisse oder die Entwicklung neuer Produkte erleichtern.⁹ Bei zu engen Kooperationsbeziehungen kann sich in Netzwerken jedoch eine Abkapselung von der Umwelt ergeben.¹⁰ Hierarchie ist durch Über- und Unterordnung der beteiligten Akteure und (formalisierte) Befehlsketten von oben nach unten gekennzeichnet und findet sich im Innenverhältnis von Organisationen.¹¹ Hierbei entstehen Probleme einer Rigidität und Bürokratisierung, sowie Motivations- und Innovationsmangel.¹² Vom transaktionstheoretischen Standpunkt aus wird die Hierarchie bei hochspezifischen Aufgabenstellungen als effizient beurteilt.¹³ Im Zeitablauf entwickelt sich das System über (1) Veränderungen der Ressourcen(Verteilung), (2) Veränderungen formaler Restriktionen oder Lenkungsmechanismen, (3) Veränderungen durch individuelle oder kollektive Lernprozesse, die Produktivitätsverbesserung und Synergieeffekte bedeuten, (4) Veränderungen der Ziele, und (5) Veränderungen der Beziehungsstrukturen.¹⁴

3. Das Polit-ökonomisch-geographische System

Zur Konkretisierung des allgemeinen Systems als polit-ökonomisch-geographisches System Personenverkehr (PÖGS PV) dient der Fokus „Personenverkehr mit der Eisenbahn und dem MIV in einem Staat“: D.h. alle Akteure werden aufgenommen, deren Ziele und Entscheidungen Einfluss auf ihn und seine Entwicklung haben. Das zweite Kriterium zur Aufnahme eines Akteurs ist seine Einbindung in Ressourcenströme. Die Hauptakteure sind über finanzielle Ressourcenströme miteinander verknüpft. Eine weitere Beziehungsart sind die Wahlen, bei denen Wählerstimmen „fließen“. Es befinden sich damit im PÖGS PV die Akteure (vgl. im Sechseck von Abb. 1): Privatpersonen als Verkehrsteilnehmer und Wähler; Staatliche Akteu-

⁷ Vgl. Teubner, G., *Die vielköpfige Hydra: Netzwerke als kollektive Akteure höherer Ordnung*, in: Krohn, W. u. Küppers, G., Hrsg., *Emergenz: Die Entstehung von Ordnung, Organisation und Bedeutung*, Frankfurt 1992, S. 200f.; Grabher, G., *Rediscovering the social in the economics of interfirm relations*, in: Grabher, G., *The embedded firm: On the socioeconomics of industrial networks*, London/New York, 1993, S. 8f. und 11.

⁸ Vgl. Olson, M., *Die Logik des kollektiven Handelns*, 2. durchges. Aufl., Tübingen 1985, S.140-145; Jeitziner, *Ordnungstheorie...*, a.a.o., S. 92f.

⁹ Vgl. Richter, R. u. Furubotn, E., *Neue Institutionenökonomik*, a.a.o., S. 301.

¹⁰ Vgl. Messner, D., *Die Netzwerkgesellschaft: Wirtschaftliche Entwicklung und internationale Wettbewerbsfähigkeit als Probleme gesellschaftlicher Steuerung*, Diss. an der Univ. Berlin, Köln 1995, S. 283f.

¹¹ Vgl. Frey, B. S., *Moderne Politische Ökonomie - Die Beziehungen zwischen Wirtschaft und Politik*, München, Zürich 1977, S. 27.

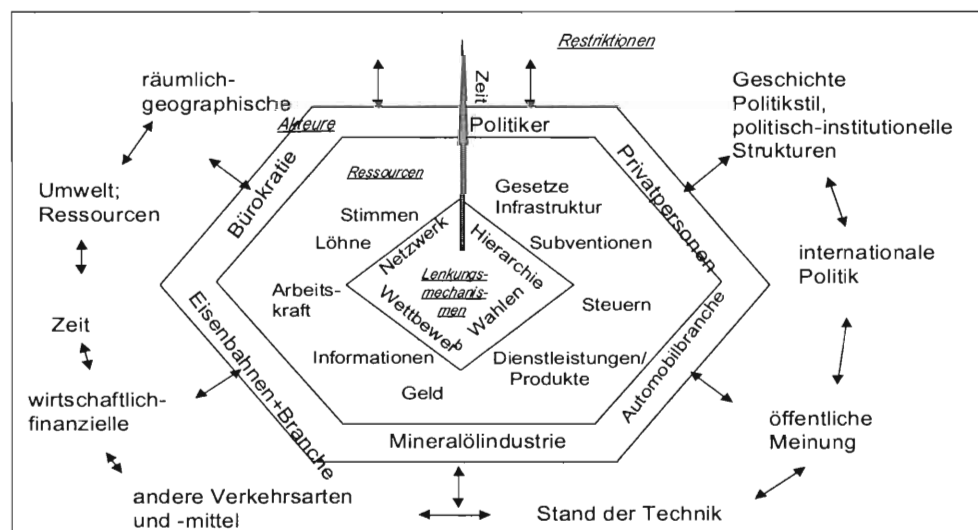
¹² Vgl. Messner, a.a.o., S. 201.

¹³ Vgl. Wolff, B. und Neuburger, R., *Zur theoretischen Begründung von Netzwerken aus der Sicht der Neuen Institutionenökonomik*, in: Jansen, D. und Schubert, K., Hrsg., *Netzwerke und Politikproduktion, Konzepte, Methoden, Perspektiven*, Marburg 1995, S. 84.

¹⁴ Vgl. Majer, H., *Nationale*, a.a.o., S. 147ff.; Håkanson/Johanson, a.a.o., S. 38.

re auf nationaler und regionaler/kommunaler Ebene (Regierungen, Parlamente, Parteien, Verkehrsministerien, -behörden und weitere Behörden bzw. Regulierungskommissionen); die Automobilindustrie mit Zulieferern, Reparaturbetrieben etc.; die Mineralölindustrie; die Eisenbahnzulieferindustrie und die Eisenbahngesellschaften.¹⁵ Interessengruppen werden im System nicht als eigenständige Akteure aufgenommen, sondern den Akteuren zugeordnet, deren Interessen sie vertreten. Hierbei werden die relativ bessere Organisation und größere Macht von Produzenteninteressen gegenüber Konsumenten- und Umweltinteressen berücksichtigt.¹⁶ Die Akteure unterliegen bei Ihren Entscheidungen/Handlungen den Restriktionen (außerhalb des Sechsecks von Abb. 1): räumlich-geographische Restriktionen/Einflüsse; Zeit; Umwelt/natürliche Ressourcen; wirtschaftlich-finanzielle Restriktionen; andere Verkehrsarten und -mittel; Stand der Technik; Geschichte, politisch-institutionelle Strukturen und Politikstile; internationale Politik; öffentliche Meinung. Diese Restriktionen ergeben sich teilweise auch aus der Systemabgrenzung und unterliegen Wechselwirkungen. In der inneren Raute in Abb. 1 befinden sich die vier Lenkungsmechanismen Wettbewerb, Wahl, Netzwerk und Hierarchie.

Abb. 1: Polit-ökonomisch-geographisches System Personenverkehr



¹⁵ Zur Darstellung der Interessengruppen vgl. den Verkehrs-Industriellen Komplex in: Majer, H., Wirtschaftswachstum und nachhaltige Entwicklung, 3. völlig neu bearb. Aufl., München, Wien 1998, S. 195 und Bjelicic, B., Die Träger nationaler und internationaler Verkehrspolitik und ihr Zusammenspiel in verkehrspolitischen Entscheidungsprozessen, in: ZfV, 61. Jg, 1990, H.2, S. 85-121 und H.3 S. 177-196.

¹⁶ Vgl. Olson, Die Logik..., a.a.o., S. 140-145; Stigler, G. J., The theory of economic regulation, in: derselbe, Hrsg., The citizen and the state, Chicago, 1975, S. 116ff. und 138f. Forschungseinrichtungen werden der Industrie bzw. staatlichen Akteuren zugeordnet. Ihre Ergebnisse werden im System über die Restriktion „Stand der Technik“ erfasst.

Folgend werden die Restriktionen, dann die Akteure mit ihren Zielen, verkehrsmittelspezifischen Präferenzen und Ressourcen beschrieben.

3.1 Zu den Restriktionen

3.1.1 Räumlich-geographische Restriktionen/Einflüsse

Für die Verkehrsentstehung und -verteilung sind Ausdehnung, Topographie und Lage eines Landes (Transitlage) sowie die Verteilung von Industrie und Bevölkerung die entscheidenden Faktoren. Das Verkehrssystem wirkt mit seiner Infrastruktur auf die Siedlungsstruktur als Ergebnis individueller Standortentscheidungen zurück.¹⁷

3.1.2 Zeit

Die Zeit ist ein wichtiger Entscheidungsparameter für Verkehrsteilnehmer, da sie Aktivitäten zu einem bestimmten Zeitpunkt oder innerhalb eines bestimmten Zeitraumes durchführen wollen. Die Restriktion Zeit führt dabei zu einer Nachfrage nach schnelleren Verkehrsmitteln, die den Zeitaufwand für die Raumüberwindung vermindern.¹⁸ Die Zeit stellt jedoch bei jedem Entscheidungsprozess und für jeden Akteur eine Restriktion dar.

3.1.3 Umwelt, natürliche Ressourcen

Die Restriktion Umwelt bezieht sich auf die langfristig beschränkte Rezeptionsfähigkeit des Ökosystems Erde hinsichtlich des anthropogenen Energie-, Rohstoff-, Flächen- und Umweltverbrauchs. Bezüglich der Auswirkungen von Schadstoffkonzentrationen auf Rezeptoren bestehen jedoch noch wesentliche Wissenslücken.¹⁹ Es ist zu erwarten, dass die Reaktion von Akteuren auf Umwelteffekte am stärksten ist, wenn Schäden/Probleme unübersehbar sind.²⁰ Die begrenzten Ölvorräte der Welt werden im Untersuchungszeitraum nicht als Restriktion der Motorisierung angesehen.²¹

¹⁷ Vgl. Selz, Th., Angebots- oder nachfrageseitige Steuerung der Verkehrsnachfrage? - Das Problem des induzierten Neuverkehrs, in: ZfV, 64. Jg., H. 1, Düsseldorf, 1993, S. 2; Englmann, F. et al., Wege zu einer umweltverträglichen Mobilität - am Beispiel Stuttgart: 1. Zwischenbericht, Stuttgart, 1996, S. 76.

¹⁸ Vgl. Thomson, M.J., Grundlagen der Verkehrspolitik, Bern, Stuttgart, 1978, S. 23ff.

¹⁹ Majer, H.; Bauer J.; Leipert, C.; Lison, U.; Seydel, F.; Stahmer, C., Regionale Nachhaltigkeitslücken. Ökologische Berichterstattung für die Ulmer Region, Sternfels, Berlin 1996, S. 49 u. 64f.

²⁰ Vgl. Frey, Moderne..., a.a.o., S. 162; Jänicke, M., Umweltpolitik im kapitalistischen Industriesystem. Eine einführende Problemskizze, in: derselbe, Hrsg., Umweltpolitik. Beiträge zur Politologie des Umweltschutzes, Opladen 1978, S. 28ff.; für eine Zusammenstellung internationaler und für die BRD geltender Grenzwerte vgl. Englmann, F. et al., Wege zu einer umweltverträglichen Mobilität - am Beispiel Stuttgart: 1. Zwischenbericht, Stuttgart 1996, S. 16ff. oder Majer et al., Regionale Nachhaltigkeitslücken..., S. 52-60.

²¹ Vgl. Altshuler, A. et al., The future of the automobile, The report of MIT's International Automobile Program, London, Sydney 1984, S. 49ff.

3.1.4 Wirtschaftlich-finanzielle Restriktionen

Die Verfügbarkeit von finanziellen Ressourcen begrenzt unmittelbar den Handlungsspielraum eines Akteurs. Ein relativ hohes durchschnittliches Volkseinkommen lässt auf vergleichsweise große Handlungsspielräume der Akteure im nationalen PÖGS PV schließen. Die dynamische Expansion der Weltwirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg bis Anfang der 1970er Jahre bot für alle Wirtschaften und Gesellschaften in der Untersuchung wachsende Handlungsspielräume. Die Erdölschocks 1973/74 und 1979/80 lösten wirtschaftliche Rezessionen aus und es folgten in den meisten Ländern um mindestens 1 % niedrigere Wachstumsraten der Wirtschaft und ein sprunghafter Anstieg der Arbeitslosigkeit.²² Erst ab Mitte der 80er Jahre erhöhte sich in den Ländern das Wirtschaftswachstum wieder. Von 1990 bis 95 waren die Wachstumsraten des realen Bruttoinlandproduktes (BIP) wieder niedriger.²³

3.1.5 Andere Verkehrsarten und -mittel

Durch die Abgrenzung des PÖGS PV werden andere Verkehrsarten und -mittel zu externen Faktoren. Im Untersuchungszeitraum sind insbesondere der Güterverkehr, der Luftverkehr und der immateriellen Nachrichtenverkehr von Bedeutung.²⁴ Der Zusammenhang zwischen Güter- und Personenverkehr besteht zum einen über ihre intramodal konkurrierende Nutzung der Infrastrukturen Schiene bzw. Straße, was bei Kapazitätsengpässen zu einer gegenseitigen Behinderung führt. Gleichzeitig tragen beide Verkehrsarten gemeinsam über finanzielle Ressourcenströme (Mineralölsteuern bzw. Frachttarife) zur Finanzierung der Infrastrukturen bei.²⁵ Im Güterverkehr findet im Untersuchungszeitraum ein ähnlicher Substitutionsprozess zwischen Schiene und Straße statt wie im Personenverkehr. Diese Entwicklung wird vor allem durch den Rückgang des Wagenladungsverkehrs zugunsten eines Stückgutverkehrs als Folge der Tertiärisierung der Wirtschaft erklärt.²⁶ Die Anteile der Eisenbahn am Güterverkehr wurden dabei in den meisten Ländern lange mit staatlichen Regulierungen hochgehal-

²² Norwegen stellt hier aufgrund der gefundenen Ölvorkommen und der Ölförderung eine Ausnahme dar, vgl. OECD, Economic surveys Norway 1994-1995, Paris 1995, S. 70.

²³ Vgl. Heidenheimer, A., Hecl, H. u. Adams, C. T., Comparative public policy: The politics of social choice in Europe and America, 3. Aufl. New York, 1990, S. 133; UN (United Nations), Statistical Yearbook, New York, versch. Jg.

²⁴ Die Abgrenzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vom Eisenbahnpersonenverkehr ist schwierig, weil die Eisenbahngesellschaften oftmals im ÖPNV und zudem im Busverkehr tätig sind vgl. Hamm, W., Verkehr, in: Albers, W. et al., Hrsg., Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaft, Bd. 7, Stuttgart, New York, Tübingen u.a., 1980, S. 249.

²⁵ Vgl. Vester, Ausfahrt Zukunft, Strategien für den Verkehr von Morgen. Eine Systemuntersuchung, München 1990, S. 423ff.; Heimerl, G., Interoperabilität der Verkehrsträger – Nationale Politik europäischer Bahnen, in: Jahrbuch des Bahnwesens - Nah- und Fernverkehr, 1998, Folge 48, S. 59. Beim kombinierten Verkehr bestehen komplementäre Beziehungen zwischen den Verkehrsmitteln.

²⁶ Vgl. Grübler, A., The rise and fall of infrastructures, Diss. an der Univ. Wien, Heidelberg 1990, S. 213ff.; Müller, J.-H., Drude, M., Die Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn. Anmerkungen zum Mischverkehrskonzept, in: ZfV, 60. Jg. 1989, H. 2/3, S. 206.

ten.²⁷ Der Luftverkehr kann bereits ab Entfernungen von 300 km mit den Verkehrsmitteln Auto und Eisenbahn konkurrieren. Bei Hochgeschwindigkeitsbahnen steigt die Entfernung, auf der die Eisenbahn erfolgreich mit dem Luftverkehr konkurrieren kann, auf ca. 1.000 km an.²⁸ Der Flugverkehr wurde in allen Ländern gefördert. Er weist weltweit ein exponentielles Wachstum auf, wenngleich sein Anteil am Personenverkehr noch relativ niedrig ist. 1990 lag er in den europäischen Ländern inkl. internationalem Verkehr bei 5%, in Japan bei 4% und in den USA im Personenfernverkehr bei ca. 17% der Personenverkehrsleistung.²⁹ Eine aufstrebende Verkehrsart ist die elektronische Nachrichtenübermittlung über Funk, Telefon/Fax und später Datenübertragung in Intra- und Internets. Inwieweit sie den Personenverkehr substituiert oder substituieren kann, ist noch nicht vollständig geklärt.³⁰ Bisher bedeutete der Anstieg des Informationsverkehrs eher ein Anwachsen des Güter- und Personenverkehrs.³¹

3.1.6 Stand der Technik

Der Stand des Wissens und der Technik wird als (Zwischen)Ergebnis des Systems und als ein auf die Akteure zurückwirkender Faktor wissenschaftlicher Aktivitäten, technisch-industrieller Lernprozesse und von Diffusionsprozessen angesehen. Der jeweilige „Stand des technischen Wissens hinsichtlich des Datenkranzes, der dem Verkehrsmittel kraft seiner Konstruktion 'immanent' ist" bestimmt zum Großteil das Qualitätsprofil eines Verkehrsmittels, das eine wesentliche Determinante für die Verkehrsmittelwahl darstellt.³²

²⁷ Vgl. Hamm, Verkehr, a.a.o., S. 252f.; Basedow, J., Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten: Eine rechtsvergleichende Untersuchung zur Verkehrspolitik, Augsburger Rechtsstudien Bd. 5, Heidelberg 1989, S. 138ff.; Müller, J. u. Vogelsang, I., Staatliche Regulierungen - Regulated Industries in den USA und Gemeinwohlbindung in wettbewerblichen Ausnahmehereichen in der Bundesrepublik Deutschland, Baden Baden 1979, S. 354ff.; für die Schweiz: Weber, R. H., Wirtschaftsregulierungen in wettbewerblichen Ausnahmehereichen: Studien zur staatlichen Wirtschaftsregulierung und zum Einsatz der Regulierungsinstrumente in den Transport-, Kommunikations- u. Energiemärkten in der Schweiz und in den Vereinigten Staaten von Amerika. Wirtschaftsrecht und Wirtschaftspolitik Bd. 86, Baden-Baden 1986.

²⁸ Vgl. Plassard, F., For new demands, new services, in: ECMT, Hrsg., Why do we need railways?: International Seminar 19-20 January 1995, Paris 1995, S. 103 u. 126; Bass, T., C., Passenger Transport: regulation of international transport, in: ECMT, The evaluation of past and future transport policy measures. Introductory reports and summary of discussions, 10th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics 13-15.5.1985 Berlin (West), Berlin West 1985, S. 243.

²⁹ Vgl. Voigt, F., Verkehr – Entwicklung des Verkehrssystems, Band 2, 1. Hälfte, Berlin, 1965, S. 764ff.; BMV Verkehr in Zahlen, Berlin, versch. Jg.; European Commission, EU transports in figures, Statistical Pocketbook DG VII, 2. Auflage 1997, S. 47; Statistics Bureau Management and Coordination Agency, Japan statistical yearbook, 1997; US Department of Commerce, Stat. Abstracts, 1996.

³⁰ Vgl. Nijkamp, P., Euromobile: Trends, Research and Policies, in: Nijkamp, P. et al., Hrsg., Euromobile: transport, communications and mobility in Europe: A cross-national comparative overview, Aldershot, Brookfield 1990, S. 9; Vester, Ausfahrt..., a.a.o., S. 466.

³¹ Vgl. Grübler, The rise..., a.a.o., S. 257.

³² Voigt, F., Verkehr - Die Theorie der Verkehrswirtschaft, Band 1, 1. Hälfte, Berlin 1973, S. 80, Hervorhebung im Original (I.A.); Selz, Angebots- oder nachfrageseitige..., a.a.o., S. 2; Vester, Ausfahrt..., a.a.o., S. 315.

Hier werden die Wertigkeiten: Schnelligkeit, Netzbildungsfähigkeit, Berechenbarkeit, Massenleistungsfähigkeit, Verfügbarkeit, Bequemlichkeit, Sicherheit sowie Umweltverträglichkeit, Fahrtkosten und Information betrachtet.³³ Diese Qualitätsmerkmale werden über Ausprägungen der Größen „Infrastruktur“, „Fahrzeug“, „Verkehrsablauf“ und „sonstige“ beeinflusst (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Merkmale der Verkehrsmittel, ihre primären Einflussgrößen und die Qualitätsprofile von Auto und Eisenbahn

Merkmal	Einfluss über die Größen			
	Infrastruktur	Fahrzeug	Verkehrsablauf/-nutzung	sonstige
Schnelligkeit	Ausbaugrad, Linienführung, Netzdichte, Bremsweg, Ausweich-Überholmöglichkeit	Sicherheitsabstände, Höchstgeschwindigkeit, Bremsweg	Bedienungshäufigkeit, Zahl der Halte(stellen), Verkehrsmittelwechsel, Verkehrsaufkommen, Ein-/Aus-/Umsteigezeiten	Witterungseinflüsse, gesetzliche Auflagen (Tempolimits)
Netzbildungsfähigkeit	Netzlänge, Kompatibilität, Art und Ausbaugrad, Ausfahrten, Haltepunkte	Spurbundenheit	Anschlüsse, Vertaktung	gesetzliche Regelungen, topograph. Hindernisse
Berechenbarkeit	Ausbauqualität	Störanfälligkeit	Fahrplanmäßigkeit, Stau	Witterungseinflüsse
Massenleistungsfähigkeit	Ausbaugrad, spezifischer Energieverbrauch	Ladefähigkeit, Antriebsleistung, Spurbundenheit, Sicherheitsabstände	Verkehrsaufkommen, Anzahl der Spuren	gesetzliche Auflagen
Verfügbarkeit	Zugänglichkeit, Parkplätze, Bahnhofszugang	Funktionsfähigkeit	Bedienungshäufigkeit, Rentabilität	gesetzliche Auflagen
Bequemlichkeit	Ausbauqualität, Netzdichte	Bewegungsfreiheit in Fahrzeug, Behaglichkeit bzgl. Temperatur, Lautstärke, Erschütterung, sekundäre Funktionen	Abfertigungszeit, Zahl der Halte, Verfügbarkeit, Umsteigevorgänge	psychologische Faktoren
Sicherheit	Ausbauqualität, Ausweichmöglichkeit, Automatische Lenkung	Geschwindigkeit, Bremssysteme, verletzungsarmer Innenraum, Gurt-, Airbag-Systeme, Knautschzonen, technische Sicherungen	Organisation des Betriebsablaufs, technische Überprüfungen, Fahrverhalten	gesetzliche Auflagen, Witterungseinflüsse
Umweltverträglichkeit	Raumbedarf	Emissionen (Schadstoffe, Lärm), Energieverbrauch (Art, Menge), Verseuchung von Wasser und Boden, Flächenbedarf	Anzahl der Fahrzeuge, Homogenität des Verkehrsablaufs, Fahrverhalten	gesetzliche Auflagen, Emissionsstandards
Fahrtkosten	Wegenutzungsgebühren, Parkgebühren	Instandhaltung, Abschreibung, Versicherung, Reinigung, Steuern	Fahrkarte zzgl. Zuschläge, Kraft-, u. Betriebsstoffe, Mineralölsteuer	gesetzliche Auflagen, Sicherheitsstandards
Angebotsinformation	Beschilderung, Verkehrsleitsysteme	Information, Werbung der Hersteller	Information, Werbung, Verkehrsbetriebe (Tarife, Fahrplan)	Stauinformationen, Wegbeschreibungen, Telematik

nach: Leonhardt-Weber, Die Entwicklung..., a.a.o., S. 15, 12-47, 448f.; Voigt, Verkehr - die Theorie..., a.a.o. S. 81-92 und 119-133; Vester, Ausfahrt... A.a.o., S. 315; Quinet, The social costs..., a.a.o., S. 67

³³ Vgl. Voigt, Verkehr - Die Theorie..., a.a.o., S. 72, 81-92; Leonhardt-Weber, B, Die Entwicklung der Qualitätsmerkmale im Verkehr: Eine Analyse vor dem Hintergrund der technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung, Diss. an der Univ. Kaiserslautern, München 1990, S. 12-47.

Tabelle 1: Fortsetzung

Merkmal	Indikatoren	Beurteilung	
		Automobil	Eisenbahn
Schnelligkeit	Höchstgeschwindigkeit, Durchschnittsgeschwindigkeit, Haus-zu-Haus Reisegeschwindigkeit, km/h oder Zeit/Strecke	situations- und streckenabhängig	situations- und streckenabhängig
Netzbildungsfähigkeit	Netzdichte, Streckenlänge, graphentheoretische Kennzahlen, Kanten pro Knoten	sehr groß	klein
Berechenbarkeit	Fahrplanabweichung	s.o.	s.o.
Massenleistungsfähigkeit	Fahrzeugbestand, Fahrzeugkapazitäten, Auslastung, Straßenzahl, Spurenzahl	einzelne klein, insgesamt groß	sehr groß
Verfügbarkeit	Zahl der Ortsveränderungen je Zeiteinheit	sehr gut	situationsabhängig
Bequemlichkeit	Messung d. Außenreize (Lärm, Vibration, Geruch), Vor- und Nachlaufzeiten, sekundäre Funktionen	hoch außer bei Langstrecken-	geringmittel
Sicherheit	Zahl der Unfälle mit Personen- und Sachschaden, Mortalitätsraten, Risikoindeizes	sehr niedrig	sehr hoch
Umweltverträglichkeit	Schadstoffausstoß, Schallpegel, Energieverbrauch, Rückstände, Bauart und -material	schlecht	gut
Fahrtkosten	Kostenvergleich für bestimmte Fahrtstrecken und Qualitätsniveaus	hoch	niedrig
Angebotsinformation	Werbudgets, Straßenkm, die von Verkehrsleitsystemen abgedeckt sind	hoch	niedrig

nach: Leonhardt-Weber, Die Entwicklung..., a.a.o., S. 15, 12-47, 448f.; Voigt, Verkehr - die Theorie..., a.a.o. S. 81-92 und 119-133; Vester, Ausfahrt... a.a.o., S. 315; Quinet, The social costs..., a.a.o., S. 67

Durch ingenieurtechnische Fortschritte beim Fahrzeug und der Infrastruktur konnten Geschwindigkeitserhöhungen erreicht werden. Bei der Geschwindigkeit der Verkehrsmittel ist dabei zwischen Höchst- und Durchschnittsgeschwindigkeit (km/Zeiteinheit), und der Reisezeit von Haus zu Haus (Zeit/Strecke) zu unterscheiden. Denn bei der Reisezeit ist der Verkehrsablauf von Bedeutung, weil Wartezeiten/Staus können die nachfragerrelevante Haus-zu-Haus-Reisezeit oft stärker beeinflussen als die Höchstgeschwindigkeit eines Verkehrsmittels. Witterungseinflüsse wie Glätte oder gesetzliche oder technische Vorschriften beschränken meistens die Geschwindigkeit von Verkehrsmitteln. Die Geschwindigkeit von Eisenbahn und Automobil kann nur situations- und streckenabhängig verglichen werden.³⁴ Die Netzbildungsfähigkeit bezeichnet die Fähigkeit eines Verkehrsmittels direkte Verbindungen zwischen Ausgangs- und Zielort herzustellen. Sie wird z.B. über die Netzdichte und Streckenlänge gemessen. Die Netzbildungsfähigkeit der Eisenbahn ist wesentlich geringer als die des Automobils.³⁵ Aus den beiden ersten Merkmalen ergeben sich wachsende Wettbewerbsvorteile des Autos. Das dritte Merkmal ist die Berechenbarkeit eines Verkehrsmittels, d.h. dass eine Ortsveränderung zu einem festgelegten Zeitpunkt und innerhalb eines vorgegebenen Zeitraumes ausgeführt wird. Auch hier spielen technische Faktoren und der Verkehrsablauf eine Rolle. Für den Verkehrsablauf, abhängig auch vom Verkehrsaufkommen, ist die größte Berechenbarkeit die Fahrplanmäßigkeit. Die Massenleistungsfähigkeit bezieht sich auf die Fähigkeit, viele Personen pro Zeiteinheit zu befördern. Sie muss getrennt für ein Fahrzeug und für alle Fahrzeuge eines Verkehrsmittels betrachtet werden und wird hauptsächlich von technischen Faktoren wie Ladekapazität und Antriebsleistung bestimmt. Bezogen auf ein Fahrzeug ist die Massenleistungsfähigkeit der Eisenbahn höher als die des Automobils. Die Verfügbarkeit eines Verkehrsmittels, also seine Nutzbarkeit zu einem beliebigen Zeitpunkt, ist messbar über die Zahl seiner möglichen Verkehrsverbindungen pro Zeiteinheit. Beim Auto wird sie vom Verkehrsteilnehmer selbst bestimmt, beim Eisenbahnverkehr hängt sie von der Bedienungshäufigkeit ab. Die Bequemlichkeit eines Verkehrsmittels dürfte am schwierigsten zu beurteilen sein, da neben den physischen viele psychologische Bewertungsfaktoren eingehen. Die Sicherheit von Verkehrsmitteln lässt sich über die Anzahl der Unfälle mit Personen und Sachschaden pro Personenkilometer (Pkm) messen. Beeinflusst wird sie durch technische und organisatorische Maßnahmen des Betriebsablaufs, das Fahrverhalten und gesetzliche Regelungen. Trotz beachtlicher Verbesserungen liegt die Sicherheit des Automobils um ein Vielfaches unter der der Eisenbahn. Die Umweltverträglichkeit bezieht sich auf Schadstoff- und Lärmemissionen, Raumbedarf und Verseuchung von Wasser und Boden sowie auf den Energieverbrauch. Die Umweltverträglichkeit der Eisenbahn wird gegenüber dem Auto als wesentlich höher beurteilt, wobei dies bezogen auf den Personenkm

³⁴ Vgl. Clever, R., Schnelligkeit oder Häufigkeit: Überlegungen zur Einführung des Integralen Taktfahrplans im Fernverkehr der Eisenbahn, in: ZfV, 67. Jg. H 2, 1996, S. 153; Leonhardt-Weber, Die Entwicklung, a.a.o., S. 21ff.

³⁵ Vgl. Heimerl, Interoperabilität..., a.a.o., S. 60f. und 70f.

(Pkm) vom Besetzungsgrad der Fahrzeuge abhängt.³⁶ Bei den Fahrtkosten muss zwischen den tatsächlichen Kosten eines Verkehrsmittels und den politisch bestimmten Gebühren oder Tarifen unterschieden werden.³⁷ Bei einem Besetzungsgrad von 1-2 Personen je Pkw liegen die gesamten Fahrtkosten für den Auto-Pkm über den Eisenbahntarifen pro Pkm.³⁸ Die Angebotsinformation beeinflusst viele der anderen Merkmale. Die Notwendigkeit einer guten Angebotsinformation ist für die Eisenbahn zur Kompensation ihrer nur punktuellen Verfügbarkeit wesentlich höher als für den MIV.

Die Stärke der umweltverträglicheren Eisenbahn liegt damit im „starkströmigen Fernverkehr (...) sowie im Personennahverkehr in Ballungsräumen und Gebieten hohen Verkehrsaufkommens“.³⁹ Entsprechend liegen die Wettbewerbsvorteile des Autos in der Flächendeckung, der Verfügbarkeit und (meistens) in der Geschwindigkeit.

Für die Zeit nach 1970 wird der wesentlichste technische Einfluss auf den Verkehr in der Verbreitung der elektronischen Informationsverarbeitung und der digitalen Nachrichtenübermittlung gesehen. Sie eröffneten Möglichkeiten, die Leistungsfähigkeit und Kapazitätsauslastung der Verkehrsmittel zu erhöhen und bilden die Voraussetzung für die Entwicklung von Hochgeschwindigkeits- und Verkehrsleitsystemen.⁴⁰

3.1.7 Politisch-institutionelle Strukturen und Politikstile

Politisch-institutionelle Strukturen haben direkte und indirekte Auswirkungen auf politische Entscheidungsprozesse und -inhalte.⁴¹ Föderalistische und/oder basisdemokratische Elemente im Staatsaufbau mit Entscheidungskompetenzen der Ebenen Bund, Länder und Gemeinden führen zu komplexen Entscheidungsstrukturen und Aushandlungsprozessen, die zu einer verstärkten Berücksichtigung regionaler Interessen beitragen können.⁴² Ein Mehrheitswahl-

³⁶ Vgl. Leonhardt-Weber, Die Entwicklung, a.a.o., S. 37, 309, 431-452; Quinet, É., The social costs of transport: evaluation and links with internalisation policies, in: ECMT, Hrsg., Internalising the social costs of transport, Paris 1994, S. 31-73.

³⁷ Vgl. Aschmann, M., Ackermann, T., Hecht, Ch. U., Englmann, F. C., Mehr Fußgänger und Radfahrer – wie ist das zu erreichen: Direkte Nutzenmessung zur Ermittlung von Umstiegspotentialen zum Umweltverbund, in: Internationales Verkehrswesen, Jg. 51, 3/99, S. 85; vgl. Voigt, Verkehr – die Theorie..., a.a.o., S. 93ff.

³⁸ Vgl. Leonhardt-Weber, Die Entwicklung..., a.a.o., S. 449; Baum, H., Entkopplung von Verkehrswachstum und Wirtschaftsentwicklung, in: ZfV 66. Jg. H. 1, 1995, S. 16.

³⁹ Heimerl, Interoperabilität..., a.a.o., S. 60.

⁴⁰ Vgl. Banister et al., United Kingdom, in: Nijkamp, P. et al., Hrsg., Euromobile: transport, communications and mobility in Europe: A cross-national comparative overview, Aldershot, Brookfield 1990, 372f.; Nijkamp, Euromobile..., a.a.o., S. 9.

⁴¹ Vgl. Schubert, K., Politikfeldanalyse. Eine Einführung, Opladen 1991, S. 138.

⁴² Vgl. Stackelberg, F. von, Koordinationserfordernis und politische Machbarkeit, in: Seidenfus, H. St., Hrsg., Effiziente Verkehrspolitik - Voraussetzungen und Probleme, Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaften an der Universität Münster, Heft 91, 1980, Göttingen S. 141ff.; Scharpf, F., Reissert, B., Schnabel, F., Politikverflechtung: Theorie und Empirie des kooperativen Föderalismus in der Bundesrepublik, Kronberg/Ts. 1976, S. 39ff.; Frey, B. S., Theorie demokratischer Wirtschaftspolitik, München 1981, S. 42ff.

recht im Wahlsystem begrenzt demgegenüber den Konsensbedarf politischer Entscheidungen.⁴³

Unterschiedliche Stile in der Wirtschaftspolitik beziehen sich auf die Art und Intensität von staatlichen Eingriffen in die Wirtschaft. So sind öffentliche Unternehmen in manchen Ländern mehr (z.B. Österreich, Italien, Schweiz, Deutschland), in anderen weniger verbreitet und akzeptiert (z.B. in den USA und in Großbritannien).⁴⁴

3.1.8 Internationale Politik

Als wichtigste internationale Einflüsse auf die untersuchten PÖGS PV werden Handelsabkommen, Umweltschutzvereinbarungen, die Europäische Integration für die EU-Staaten und die Politik des Kartells der Erdöl exportierenden Staaten (OPEC) angesehen:

– Handelsabkommen

Von großer Bedeutung für die Verkehrsentwicklung sind die Abkommen der Liberalisierung des Welthandels ab den 1960er Jahren. Die Gründung der OECD hat wesentlich zum Abbau von Beschränkungen v.a. im gewerblichen Straßen- und Luftverkehr beigetragen.⁴⁵ Die erfolgreichen GATT-Verhandlungen über den Abbau handelspolitischer Hemmnisse erhöhten den Handel und Wettbewerb auf den Märkten. So wurden beispielsweise die Importzölle für Autos, die im Jahr 1960 in den Autoherstellern Ländern noch bei durchschnittlich 30% lagen, drastisch gesenkt. Hierdurch wurden die Handlungsspielräume der Automobilproduzenten und der Konsumenten deutlich verändert.⁴⁶

– Umweltschutzvereinbarungen

Im Jahr 1992 wurde auf dem UN-Erdgipfel in Rio de Janeiro erstmalig von der Weltgemeinschaft offiziell zur Kenntnis genommen, dass die Menschen durch Emissionen zur Erwärmung des Klimas beitragen. Eine Vereinbarung zur Senkung der Emissionen wurde 1997 im Kyotoer Protokoll für die Industrieländer getroffen. Die Vorgaben pro Land sind verschieden hoch und werden mit unterschiedlicher Konsequenz angegangen.⁴⁷ Insofern ist der Einfluss auf die PÖGS PV (noch) gering.

⁴³ Vgl. Naßmacher, H., Vergleichende Politikforschung: eine Einführung in Probleme und Methoden, Opladen 1991, S. 211.

⁴⁴ Vgl. Wilks, St. u. Wright, M. Hrsg., Comparative government-industry relations: Western Europe, the United States, and Japan, Oxford 1987; Hall, P., Governing the economy. The politics of state intervention in Britain and France, New York 1986, S. 246 u. 252; Pitelis, Ch. und Clarke, T., Introduction: the political economy of privatization, in: Clarke, T. und Pitelis, Ch., The political economy of privatization, London, New York 1993, S. 16.

⁴⁵ Vgl. Bjelicic, Die Träger..., insb. S. 114f.

⁴⁶ Vgl. Vickery, G., Globalisation in the automobile industry, in: OECD, Hrsg., Globalisation of industry: overview and sector reports, Paris 1996, S. 153-205; Altshuler, The future, a.a.o., S. 224ff.

⁴⁷ Vgl. Schäfers, M., Ausstoß von Treibhausgasen und der Handel mit tropischer Luft, in: FAZ, Nr. 254 v. 2.11.1998, S. 8.

– Europäische Integration

Die Europäische Integration ist insbesondere für die Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft bzw. Union von Bedeutung.⁴⁸ Der Einfluss besteht auf deren PÖGS PV über Rechtsakte sowie in Form von Finanzströmen über Förderprogramme. Die Entscheidungen werden von der Europäischen Kommission, d.h. der Bürokratie, vorbereitet und von den Ministerräten unter ständigen Aushandlungen zwischen nationalen Interessenspositionen getroffen.⁴⁹

Die europäische Integration schritt im Untersuchungszeitraum langsam voran. Dies gilt insbesondere für die Verkehrspolitik. Hier dominierte bis Mitte der 1980er Jahre die von bundesdeutscher, französischer und italienischer Seite vertretene Position, dass einer Liberalisierung eine Harmonisierung von rechtlichen, technischen und politischen Richtlinien vorangehen sollte. Diese Position wird auf die Rolle der nationalen Eisenbahngesellschaften in den Flächenstaaten zurückgeführt, wo sie die Funktion von Umverteilungsinstrumenten zugunsten der Agrar- und Montanwirtschaft und auch hinsichtlich einer dezentralen Raumordnung erfüllten.⁵⁰ Dann erging vom Europäischen Parlament vor dem Europäischen Gerichtshof erstmalig eine Untätigkeitsklage gegen den Rat. Sie führte im Jahr 1985 zu dem Urteil, dass die Dienstleistungsfreiheit im internationalen Verkehr der Mitgliedsländer vertragsgemäß einzuführen sei. Dies bedeutete einen erhöhten Druck zur Liberalisierung und Deregulierung der nationalen Verkehrsmärkte.⁵¹ Im Jahr 1987 trat die Einheitliche Europäische Akte in Kraft, die die Schaffung eines gemeinsamen Marktes ohne Binnengrenzen bis zum Jahr 1992 vorsah.⁵² Das Jahr 1992 setzte auch der EG-Verkehrsministerrat als Frist für die Beseitigung der Versäumnisse in der gemeinsamen Verkehrspolitik an. Lenkungsmechanismus auf den Verkehrsmärkten soll der

⁴⁸ Gründungsmitglieder der Europäischen Gemeinschaft 1957: Belgien, BRD, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande; Beitritt 1973: Dänemark, Großbritannien und Irland; Beitritt 1986: Spanien, Portugal; Beitritt 1995: Österreich, Finnland, Schweden; Mitglieder der EFTA ab 1960: Norwegen, Schweiz; Mitglieder vor Eintritt in die EG: Dänemark, Großbritannien, Österreich, Schweden, Finnland vgl. Baratta v. M. et al., Der Fischer Weltalmanach: Zahlen, Daten, Fakten '97, Frankfurt/Main 1996, Sp. 907 und 832.

⁴⁹ Vgl. Grupp, C., D. Europa 2000. Der Weg der Europäischen Union, 7. Auflage, Bonn 1997.

⁵⁰ Diese Rolle besaßen die Eisenbahnen in kleineren Ländern nicht. Sie waren teilweise an einer Stärkung ihrer Wirtschaften über den Export von Straßenverkehrsleistungen interessiert, z.B. die Niederlande.; vgl. Basedow, Wettbewerb..., a.a.o., S. 159f.; Malaurie, M.C., Passenger transport: regulation of international transport, in: ECMT, Hrsg., The evaluation, a.a.o., S. 264f.; Seidenfus, H. St., Allokations- und Distributionsprobleme einer Deregulierung im Verkehrssektor der Bundesrepublik Deutschland, in: ifo-schnelldienst, 31/84 S.11.

⁵¹ Vgl. Ihde, G. B., Die Entwicklung des EG-Verkehrsmarktes, in: Dichtl, E., Hrsg., Schritte zum Europäischen Binnenmarkt, 2. überarb. Aufl., München 1992, S. 177f.; Bellers, J., Deutsche auswärtige Verkehrspolitik 1949-1989, Studien zur Politikwissenschaft Abt. C, Untersuchungen zur Außenwirtschaftspolitik Bd. 4, Münster, Hamburg 1992, S. 44f. u. 186f.

⁵² Vgl. Walther, M., Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland - Vervollständigung und politische Steuerung, Diss. an der Univ. Tübingen 1996, Balingen 1996, S. 112.

diskriminierungsfreie Wettbewerb sein.⁵³ Im Bahnverkehr ist eine Voraussetzung hierfür, dass die nationalen Netzmonopole aufgebrochen also die Verantwortlichkeiten für den Fahrweg einerseits und den Betrieb der Bahnen andererseits getrennt werden. In Vorbereitung darauf verabschiedete der EG-Verkehrsmisterrat 1991 eine Richtlinie zur Entwicklung der europäischen Eisenbahnen, die eine getrennte Rechnungslegung für die Infrastruktur und den Eisenbahnbetrieb vorsah und ab 1993 die Eisenbahnen veranlassen sollte, einen offenen, nicht-diskriminierenden Zugang anderer Anbieter auf ihr Netz zu gewähren (91/440/EWG).⁵⁴ In Verbindung mit dieser Richtlinie, die sich explizit nicht auf Verkehrsunternehmen bezieht, deren Aktivitäten sich auf städtische Vorort- oder Regionalverkehrsdienste begrenzen,⁵⁵ steht die EG-Verordnung 1893/91. Diese legt für gemeinwirtschaftliche Leistungen das Bestellprinzip zugrunde und bildet so einen Rahmen für die Berücksichtigung der Interessen der Allgemeinheit. Gemeinnützige Auflagen werden dabei nur noch im Personenverkehr gestattet.⁵⁶

Für die Infrastrukturpolitik war im Jahr 1978 von der Europäische Kommission ein Infrastrukturausschuss für die Koordinierung nationaler Verkehrspläne gegründet worden. Er erhielt ab 1982 auch finanzielle Mittel, um Infrastrukturprojekte von gemeinsamem Interesse mitzutragen.⁵⁷ 1990 erstellte der Europäische Rat erstmals ein Aktionsprogramm für ein europäisches Verkehrswegenetz.⁵⁸ Zu den Zielen dieses Programmes gehörten u.a. die Beseitigung von Infrastrukturengpässen, die Verkehrsanbindung von Gebieten und die Definition von sieben prioritären Großvorhaben. Das dreijährige Aktionsprogramm gilt als Wende zu einer eigenständigen Infrastrukturpolitik der EU.⁵⁹ In dem 1992 von der Europäischen Kommission vorgelegten Weißbuch „Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik“ wird ein integrierter Ansatz für eine „auf Dauer tragbare Mobilität“ angestrebt. Es sieht insbesondere die Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der Gemeinschaft durch eine Entwicklung eines Verkehrssystems vor, das auch Unterschiede zwischen den Regionen ausgleichen soll. Dies soll unter Nutzung der besten Technologien und unter Berücksichtigung von Umweltverträglichkeit und Verkehrssicherheit erfolgen.⁶⁰

Der 1993 in Kraft getretene Maastrichter Vertrag sieht in Kapitel XII den Aufbau transeuropäischer Netze vor (vgl. Art. 129 b-d EGV). Er hatte den Aufbau eher als eine schrittweise umzusetzende Aufgabe der Gemeinschaft verstanden. Im kurz zuvor vorgelegten Weißbuch mit dem Titel „Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung“ unterstreicht die Europäische Kommission jedoch die Dringlichkeit hochleistungsfähiger Verkehrsnetze um die Wettbewerbsfähigkeit, die Erschließung neuer Märkte und die Schaffung von Arbeitsplätzen zu erreichen. Für die Realisierung schlägt sie einen stärkeren Rückgriff auf private Finanzierungsmöglichkeiten vor.⁶¹ Dies führte u.a. zu den (Aus)Bauplänen von Hochgeschwindigkeitsnetzen von 29.000 km Schiene, die mit über 250 km/h bzw. 200 km/h befahren werden können (bis zum Jahr 2010), und von 54.000 km Hauptverkehrsstraßen, die einem Autobahnstandard entsprechen (bis 2002).⁶²

Ausgewiesenes Ziel dieser Rechtsakte wie auch des 1996 herausgegebenen Weißbuches der EU-Kommission „Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn“ ist es, dem Zielkonflikt zwischen Kapazitätsproblemen im gesamten Verkehrssystem und Umweltproblemen über einen höheren Anteil der Schiene an den Verkehrsleistungen Rechnung zu tragen.⁶³

Für die Entwicklung eines umweltverträglicheren Verkehrssystems zählt für die Kommission die Telematiktechnologie zu einem der wichtigsten Instrumente. Ein Hauptanliegen der Telematikforschung der EU besteht darin, einen Standard für ein europaweites Telematiksystem zu finden.⁶⁴ 1995 forderte der EU-Verkehrsmisterrat die Kommission auf, einen Aktionsplan zur Straßenverkehrstelematik zu entwickeln und u.a. ein Verkehrsdatenmanagement zum grenzüberschreitenden Datenaustausch und eine Strategie zur Schaffung interoperabler Gebührenerhebungssysteme zu entwickeln. Hier hat die Europäische Kommission im Jahr 1998 eine Strategie zur Umsetzung vorgelegt.⁶⁵

⁵³ Vgl. KOM, Mitteilung der Kommission: Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik, Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer angelegte Mobilität, Kom(92) 494 endg., 2.12.1992, Brüssel, 1992 KOM (1992) § 92; Heimerl, Interoperabilität..., a.a.o., S. 59.

⁵⁴ Vgl. Dodgson, J., Railway Privatisation and network access in Britain, in: ECMT, Hrsg., Why ..., a.a.o., S. 39; Laaser, C.-F., Wettbewerb im Verkehrswesen: Chancen für eine Deregulierung in der Bundesrepublik, hrsg. v. Siebert, H., Kieler Studien 236, 1991, Tübingen, S. 320.

⁵⁵ Vgl. Art. 2, EC 91/440

⁵⁶ Vgl. Fromm, G., Verfassungsrecht, Eisenbahnrecht, Wettbewerbsrecht. Juristische Probleme der Reform der Eisenbahnen, in: Internationales Verkehrswesen, H. 3, 1994, S. 98f.

⁵⁷ Vgl. Wenk, R., Verkehrsinfrastrukturpolitik der EG, in: ZfV, 63. Jg., 1992, H. 1, S. 181.

⁵⁸ Vgl. Dollinger, W., Grußwort, in: ECMT, European dimension and future prospects of the railways: report of the international seminar held in Paris on 15th-17th January 1986, Paris 1986, S. 11; EG-VO 3359/90, S. 10f.; Bellers, Deutsche auswärtige..., a.a.o., S. 177 u. 166.

⁵⁹ Vgl. Walther, Verkehrspolitik..., a.a.o., S. 230.

⁶⁰ Vgl. KOM, Mitteilung, 1992, a.a.o., § 40ff.

⁶¹ Vgl. Europäische Kommission, Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung: Herausforderungen der Gegenwart und Wege ins 21. Jahrhundert, Weißbuch, Brüssel, Luxemburg 1994, S. 99f. u. 104f.; Brandt, E. u. Schäfer, P., Der alpenquerende Transitverkehr - auf der Suche nach "sustainable mobility"; in: ZfV 67. Jg. H. 2 1996, S. 231.

⁶² Vgl. Hochrangige Gruppe "Europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz" (1995), Hochgeschwindigkeit Europa, Februar 1995, hrsgg. v. Amt für amtliche Veröffentlichungen der europäischen Gemeinschaften, Brüssel/Luxemburg 1995 S. ix u. 8; KOM (Kommission der Europäischen Gemeinschaften) Generaldirektion Verkehr, Transeuropäische Netze: Auf dem Weg zu einem Leitschema für das Straßennetz und den Straßenverkehr, Bericht der Arbeitsgruppe Autobahnen, Brüssel/Luxemburg 1993, S. 32 u. 7

⁶³ Vgl. Heimerl, Interoperabilität..., a.a.o., S. 58.

⁶⁴ Z.B. beim DRIVE-Projekt (Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety in Europe) vgl. Walther, Verkehrspolitik..., a.a.o., S. 140f.

⁶⁵ Vgl. BMV (Bundesministerium für Verkehr), Telematik im Verkehr, Sachstandsbericht 1998, Bonn 1998, S. 14f.

Hinsichtlich finanzieller Ressourcenströme an die PÖGS PV ist vor allem der europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zu nennen, der 1975 auf der Basis des Artikels 235 des EWG-Vertrages geschaffen wurde.⁶⁶ Die Finanzierungsinstitution ist die Europäische Investitionsbank (EIB). Sie gewährt vor allem für Investitionsvorhaben im europäischen Interesse günstige und langfristige Darlehen an Mitgliedsländer und an Drittländer.⁶⁷

Einfluss auf die Beziehungen in den nationalen PÖGS PV hat die wettbewerbspolitisch bestimmte europäische Richtlinie von 1990. Sie sieht bei Beschaffungen öffentlicher Einrichtungen vor, dass Aufträge europaweit ausgeschrieben werden müssen (90/531/EWG).⁶⁸

Weitere Impulse bestehen in umweltpolitischen Entschlüssen auf europäischer Ebene. 1993 trat die EG-Abgasrichtlinie (EURO I) für neuzugelassene Fahrzeuge in Kraft, die nur durch geregelte Katalysatoren erfüllt werden kann. Diese Grenzwerte wurden 1997 und 2000 nochmals verschärft (EURO II, III; IV). Im Jahr 1996 beschloss der Umweltrat der EU Maßnahmen zu ergreifen, um die mittleren CO₂-Emissionen von Neuwagen in der EU bis spätestens zum Jahr 2010 auf 120 g/km zu senken. Diese Zielvorgabe entspricht einem Durchschnittsverbrauch von 5 Litern pro 100 km und kann nur durch die Verbreitung von 3-Liter-Autos erreicht werden.⁶⁹

Die Europäische Integration und damit die europäische politische Steuerungsebene hat einen steigenden Einfluss auf die Mitgliedsstaaten bei einem gleichzeitigen Kompetenzverlust der nationalen Regierungen.⁷⁰

– Politik der OPEC

Ein wichtiger Einfluss auf die PÖGS PV ging von der Politik des 1960 gegründeten Kartells der OPEC-Staaten aus: nach Jahren stetigen Preisrückgangs wurden im Jahr 1973 der Weltmarktpreis von Rohöl mehr als verdoppelt und eine weltweite Rezession ausgelöst.⁷¹ Die Automobilnachfrage sank und veränderte sich hin zu kleineren und benzinsparenden Autos. Bereits 1976 jedoch, nach Ölpreissenkungen, war die Wirtschaftskrise überwunden. 1979/80 führte dann eine zweite Ölkrise zu einer Verdoppelung der Preise

⁶⁶ Vgl. Ginderachter, J. van, Die Reform des Strukturfonds, in: Informationen zur Raumentwicklung, H. 8/9 1989, S. 567, 574 u. 578.

⁶⁷ Vgl. Baratta, Der Fischer Weltalmanach, a.a.o.; Sp. 919.

⁶⁸ Vgl. Heimerl, G., Co-operation/competition among equipment suppliers, in: ECMT Hrsg., Why..., a.a.o., S. 138.

⁶⁹ Vgl. BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit), Umwelt und Auto, Neue Wege – neue Maßnahmen, Bonn 1997, S. 20.

⁷⁰ Vgl. Scharpf, F., Die Handlungsfähigkeit des Staates am Ende des 20. Jahrhunderts, in: Politische Vierteljahrszeitschrift 32. Jg., 1991, H. 4, S. 622.

⁷¹ Vgl. Skeet, I., Opec: Twenty-five years of prices and politics, Cambridge, New York, New Rochelle, Melbourne 1988, S. 17, siehe auch Abschnitt 3.1.4.

und einer weiteren Rezession. Daraufhin sank trotz weiteren Wirtschaftswachstums die Nachfrage nach Erdöl bis 1985 kontinuierlich. Da parallel dazu die Erdölförderung technische verbessert und weitere Erdölvorkommen entdeckt wurden, sank der Weltmarktpreis für Erdöl bis in die 1990er Jahre hinein.⁷² Der niedrige Ölpreis förderte die Motorisierung und erlaubte den staatlichen Akteuren die Erhebung von Mineralölsteuern.

3.1.9 Öffentliche Meinung

Als letzter Einflussfaktor soll die öffentliche Meinung zum Verkehr, d.h. die Gesamtheit der nicht einheitlichen Äußerungen zum Verkehr durch Kommunikationsmittel jeder Art, erläutert werden. Hier müssen die im Untersuchungszeitraum ausschließlich positive Haltung zur Mobilität an sich, die überwiegend positive Beurteilung des Automobils und das schlechte Image der Eisenbahn, weil alt, schwerfällig und defizitär, beachtet werden.⁷³ Im PÖGS PV dominiert insgesamt eine technikfreundliche Einstellung. Entsprechend werden für Verkehrsprobleme immer wieder technische und organisatorische Lösungen gesucht und propagiert.⁷⁴

3.2 Zu den Akteuren

3.2.1 Private Personen

Private Personen treten im PÖGS PV als Verkehrsteilnehmer, Marktteilnehmer, Steuerzahler und, wenn sie wahlberechtigt sind, als Wähler auf. Ihre einsetzbaren Ressourcen sind finanzielle Ressourcen (Kaufkraft, Steuern), Dienstleistungen (Arbeitskraft) und gegebenenfalls Wahlstimmen.⁷⁵ Eine weitere Ressource ist das Einspruchsrecht von Bürgern z.B. bei Planfeststellungsverfahren.⁷⁶ Den privaten Personen wird das Ziel Nutzenerhöhung oder -sicherung zugeordnet. Die Bevölkerungszahl in den untersuchten Ländern wächst langsam oder geht zurück. Sie ist charakterisiert durch eine Auflösung von Familienstrukturen und durch

⁷² Vgl. Fesharaki, F./ Isaak, D. T., OPEC, the Gulf, and the world petroleum market: a study in government policy and downstream operations, London 1983, S. 7ff.; Altshuler et al., The future..., a.a.o., S. 49ff.

⁷³ Borscheid, P., Auto und Massenmobilität in: Pohl, H. u. Treue, W. Hrsg., Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Beiheft 52 der Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Stuttgart 1988, S. 117-141; Braunschweig, R., Der Wandel der öffentlichen Meinung über motorisierte Fahrzeuge, in: Pohl, H. und Treue, W., Hrsg., Die Einflüsse..., a.a.o., S. 79-93; De Waele, A., Economic Changes, in: ECMT, European dimension and future prospects of the railways: report of the international seminar held in Paris on 15th-17th January 1986, Paris 1986, S. 11; EG-VO 3359/90, S. 29f.

⁷⁴ Vgl. Majer, Wirtschaftswachstum: Paradigmenwechsel, a.a.o., S. 255; IRF (International Road Federation), AIMSE: The motorway project for the Europe of tomorrow, Genf 1990, S. 29ff.; Dennerlein, R., Verringerung von CO₂-Emissionen im motorisierten Individualverkehr, in: Internat. Verkehrswesen Jg. 43, 1991, H. 10, S. 413.

⁷⁵ Vgl. Herder-Dorneich, Ph., Ökonomische Systemtheorie: Eine kurzgefasste Hinführung, Baden-Baden 1993, S. 127, 139.

⁷⁶ Vgl. Thomson, Grundlagen..., S. 140; Heyl, von A., Planungsrechtliche Verfahren, in: Steierwald, G. u. Künne H.-D., Hrsg., Stadtverkehrsplanung: Grundlagen, Methoden, Ziele, Berlin, Heidelberg, New York etc. 1994, S. 608ff.

eine steigende Erwerbstätigkeit von Frauen, woraus ein erhöhter Bedarf an Wohnfläche und ein insgesamt ansteigender Bedarf an Mobilität folgt.⁷⁷

Private Personen als Verkehrsteilnehmer

Die Nachfrage von Personen nach Verkehrsleistungen ergibt sich aus bestimmten Zwecken, die erfüllt werden sollen. Sie ist damit eine abgeleitete Nachfrage und hängt von einer Vielzahl von angebots- und nachfrageseitigen Faktoren ab.⁷⁸ Der Wahlsituation zwischen der Nutzung des Autos und der Eisenbahn geht im allgemeinen eine Kaufentscheidung für ein eigenes Auto voraus. Hierbei spielt die gesetzlich festgelegte Altersgrenze für den Erwerb einer Fahrerlaubnis eine Rolle, die bei 18 bzw. 16 Jahren liegt.⁷⁹ Der Kauf eines Autos erfolgt meist aus zweckmäßigen Gründen (Beruf, Versorgung), wobei vielerlei weitere soziale und psychologische Faktoren bei Kauf und Besitz eines eigenen Wagens eine Rolle spielen. Denn das Automobil besitzt viele sekundäre Funktionen (z.B. Prestige, Auto als Wohnung und Schutzraum), die selbst in einem Verkehrsstau, der seine Grundfunktion der Mobilität blockiert, erfüllt werden,⁸⁰ sodass sich das Auto als „multidimensionaler Bedürfnisträger“ bezeichnen lässt.⁸¹ In die Kaufentscheidung für ein eigenes Pkw gehen seit dem Ölshocks verstärkt die Kriterien Umweltverträglichkeit und Ressourcenaufwändigkeit, im Sinne von geringem Kraftstoffverbrauch, ein. Dies spiegelt sich in der Nachfrageveränderung nach sparsameren jedoch nicht kleineren Modellklassen wider.⁸²

Bei der Verkehrsmittelwahl werden die Verkehrswertigkeiten relevant. Als Hauptkriterien gelten im Personenverkehr die Reisegeschwindigkeit von Tür zu Tür und die Verfügbarkeit.⁸³ Die Beurteilung der Bequemlichkeit eines Verkehrsmittels wird stark von individuellen Präferenzen bestimmt. Insgesamt wird die Bequemlichkeit des Autos auf kürzeren Strecken und

⁷⁷ Vgl. Franz, P., Soziologie der räumlichen Mobilität, Frankfurt 1984, S. 184ff.; Nijkamp, Euromobile..., a.a.o., S. 29; Selz, Angebots- oder nachfrageseitige..., a.a.o., S. 34.

⁷⁸ Vgl. Thomson, Grundlagen..., S. 23; Selz, Angebots- oder nachfrageseitige..., a.a.o.

⁷⁹ Vgl. BMV, Verkehr in Zahlen, 1993, S. 123; Cerwenka, P., Methoden langfristiger Prognosen, gezeigt am Beispiel der Pkw-Motorisierung; Strassenbau und Straßenverkehrstechnik Heft 179; hrsg. v. Bundesminister für Verkehr, Bonn 1975, S. 11.

⁸⁰ Vgl. Vester, Ausfahrt..., a.a.o., S. 315; Sachs, W., Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, 1. Aufl., Reinbek 1984.

⁸¹ Majer, Wirtschaftswachstum: Paradigmenwechsel..., a.a.o., S. 254; Vester, Ausfahrt..., a.a.o., S. 315; Krämer-Badoni, Th., Grymer, H. u. Rodenstein, M., Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils, Frankfurt 1971, S. 49-81.

⁸² Vgl. Shell, Vertrauen führt zu neuer Gipfelfahrt, Shell-Prognose des Pkw-Bestandes bis zum Jahr 2000, Hamburg 1983; S. 6; Altshuler et al., The future, a.a.o., S. 130; BMV (1993), S. 140f.; Bischofberger, N., Verkehrsangebot Schweiz 1960 - 1992: Entwicklung des schweizerischen Verkehrsangebotes auf Schiene, Strasse, Wasser, Luft und Rohrleitungen 1960 bis 1992, Schriftenreihe des IVT (Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik Strassen- und Eisenbahnbau) Nr. 93, Zürich, Dezember 1992, S. 28.

⁸³ Vgl. Abschnitt 3.1.6., vgl. Grübler, The rise..., a.a.o., S. 283; Clever, Schnelligkeit..., a.a.o., S. 141; Selz, Angebots- oder nachfrageseitige..., a.a.o., S. 16 und 34; Aschmann et al., Mehr Fußgänger..., a.a.o., S. 85.

bei der Gepäckbeförderung höher eingeschätzt.⁸⁴ Die Sicherheit von Verkehrsmitteln wird tendenziell falsch beurteilt, sodass die objektive Sicherheit und das subjektive Sicherheitsgefühl weit auseinanderfallen. In die Verkehrsmittelwahl fließen die Kriterien Umweltverträglichkeit und Ressourcenaufwändigkeit kaum ein. Insgesamt ist die Verkehrsnachfrage wenig preiselastisch. Zudem werden die Kosten der Automobilmutzung häufig unterschätzt.⁸⁵

Privatpersonen als Wähler

Der rational handelnde Wähler wählt die Partei, deren Programm der eigenen Interessenlage am nächsten kommt. Hierbei ist seine/ihre Aufmerksamkeit vor allem auf die Gegenwart und nahe Zukunft, d.h. ungefähr ein Jahr, gerichtet.⁸⁶ Wie lassen sich die Präferenzen der Wähler im Personenverkehr bestimmen? Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die zunehmende Notwendigkeit von und der Wunsch nach Mobilität ein Grundinteresse an guten und günstigen Verkehrsverbindungen auf Schiene und Straße begründet.⁸⁷ Die Präferenz von Autofahrern liegt vor allem auf guten Bedingungen zur Nutzung des eigenen Pkws. Da die Motorisierung im Untersuchungszeitraum einen steigenden Anteil der Autofahrer an den Wählerschaften bedeutet, kann hieraus ein wachsendes Interesse in der Wählerschaft an der Förderung des MIV abgeleitet werden. Beispielsweise waren im Jahr 1960 rechnerisch nur in den USA mehr als die Hälfte der Wähler motorisiert. Im Jahr 1987 besaßen dann auch mehr als 50% der Wähler in der BRD, in Frankreich, Italien, Schweden und in der Schweiz ein Automobil.⁸⁸

Parallel zu der Motorisierung stieg jedoch das Bewusstsein für die Umwelt und die Unfallopfer der Bürger. Ab Ende der 1970er Jahre erhielten Umwelparteien, die u.a. negative Effekte des Straßenverkehrs benennen und für eine Einschränkung des MIVs plädierten, auch auf nationaler Ebene nennenswerte Stimmzahlen. Der Sprung ins nationale Parlament gelang

⁸⁴ Vgl. Hochrangige Gruppe „Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz“, a.a.o., S. 26; Transport and Road Research Laboratory, The demand for public transport – report of the international collaborative study of the factors affecting public transport patronage – in: Heimerl, G., Hrsg., Die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr – aktueller Stand der Erkenntnisse über ihre Einflußgrößen im internationalen Vergleich -, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B, Köln 1982, S. 19ff.; Leonhardt-Weber, Die Entwicklung..., a.a.o., S. 431-452.

⁸⁵ Vgl. Leonhardt-Weber, Die Entwicklung..., a.a.o., S. 29; Majer, Wirtschaftswachstum und nachhaltige..., a.a.o., S. 194.

⁸⁶ Vgl. Schneider, F. u. Frey, B. S., Politico-economic models of macroeconomic policy: A review of empirical evidence, in: Willett, Th. D., Hrsg., Political business cycles: The political economy of money, inflation, and unemployment, Durham, London 1988, S. 252.

⁸⁷ Vgl. Heimerl, G., Ansprüche an die Bewertung und Beurteilung von Massnahmen im öffentlichen Personennahverkehr, in: Festschrift zur Emeritierung von Prof. Dr. Claude Kaspar unter dem Thema „Theorie und Praxis der Tourismus- und Verkehrswirtschaft im Wertewandel“ – St. Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswirtschaft, Reihe Tourismus, Bd. 30, 1996, S. 289.

⁸⁸ Berechnet nach UN, Statistical Yearbook, versch. Jg.; Mackie, Th. T. u. Rose, 1942 - The international almanac of electoral history, 3. überarb. Auflage, Houndsmills, Basingstoke, Hampshire, London 1991; UN, Demographic Yearbook (versch. Jg.).

ökologischen Programmparteien zuerst in der Schweiz und Portugal im Jahr 1979, dann in Belgien 1981, in der BRD und in Finnland 1983, in Österreich 1986, in Italien 1987, in Schweden 1988 und in den Niederlanden 1989.⁸⁹

Damit ergibt sich eine unklare Interessenlage der privaten Personen: insgesamt liegen ihre Präferenzen deutlich auf dem MIV, doch wünschen sie gleichzeitig auch gute Verkehrsverbindungen mit der Eisenbahn und dem ÖPNV für die jungen und alten Nicht-Autofahrer. Bei einer negativen Betroffenheit von externen Effekten können die Präferenzen auch bei einer Verkehrsvermeidung liegen. Tatsächlich können sich die Präferenzen - auch innerhalb von Minuten - je nach Betroffenheit verändern.

3.2.2 Staatliche Akteure

Die staatlichen Akteure gliedern sich in gewählte Organe, wie Regierungen, Parlamente und Parteien, einerseits und die Bürokratie als Exekutive andererseits. Hierbei sind jeweils zentralstaatliche und regionale Ebenen zu unterscheiden. Die Ressourcen der staatlichen Akteure im PÖGS PV lassen sich in die Kategorien Gebote/Verbote (inkl. Sanktionierung), Finanzmittel, Dienstleistungen, materielle Leistungen, Informationen, Nicht-Eingriff und Netzwerkbildung mit anderen Akteuren einteilen.⁹⁰

Regierungen, Parlamente, Parteien

Regierungen, Parlamente und Parteien streben das (Wieder)Wahlziel an, wodurch sich ihr Entscheidungs- und Zeithorizont an der Wahlperioden orientiert.⁹¹ Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass die (verkehrs)politischen Entscheidungsstrukturen in den Staaten unterschiedlich starke dezentrale Elemente besitzen und neben dem Wahlmechanismus auch regelmäßig hierarchische Lenkungsmechanismen bestehen. Seit den 1970er Jahren findet in den untersuchten Ländern eine Dezentralisierung der politischen Entscheidungsstrukturen statt.⁹² Auf

⁸⁹ Vgl. Dietz, T., Die grenzüberschreitende Interaktion grüner Parteien in Europa, Diss. an der Univ. Mannheim, Opladen 1997, S. 118f.

⁹⁰ Vgl. Héritier, A., Policy-Analyse. Elemente der Kritik und Perspektiven der Neuorientierung, in: dieselbe Hrsg., Policy-Analyse. Kritik und Neuorientierung, Politische Vierteljahresschrift 34, SH 24, Opladen 1993, S. 32; Jann, W., Kategorien der Policy-Forschung, Speyerer Arbeitshefte 37, Speyer 1981, S. 81; Bürgel, H., Grundlagen deutscher Verkehrspolitik - Aus der Werkstatt des Verkehrspolitikers, Darmstadt 1983, S. 25ff.

⁹¹ Vgl. Banaian, K., Appendix: An overview of political business cycles, in: Willett, Th. D., Hrsg., a.a.o., S. 116ff.

⁹² Vgl. für die BRD: Stackelberg, Koordinierungserfordernis..., a.a.o., S. 127ff., für Frankreich ab 1981: Waldmann, R., Perspektiven der Verkehrspolitik in Frankreich, in: Internationales Verkehrswesen, 34 Jg., H. 5 Sept/Okt, 1982, S. 321f., für die USA: Allen, B. J. u. Vellenga, D. B., Public financing of railroads under the New Federalism, the progress and problems of selected state programs, in: Transportation Journal, Vol. 23, Nr. 1, Herbst 1983, S. 5 - 18; für Japan: Hanawa, K., On coordinating transport policy, in: Toyota, Hrsg., the wheel extended, Vol. V. No.1, Sommer 1975, S. 13; für Europa: Pucher, J., Ioannides, D. u. Hirschmann, I., Passenger transport in the United States and Europe: A comparative analysis of public sector involvement, in: Bani-

nationaler Ebene steht die Verkehrspolitik selten im Rampenlicht der Öffentlichkeit.⁹³ Sie wird als Politikfeld angesehen, in dem dem Parlament „lediglich eine notarielle Funktion zur Beglaubigung und Inkraftsetzung der von der Exekutiven formulierten Gesetze bleibt“.⁹⁴ Entsprechend hoch kann hier der Einfluss wirtschaftlicher Interessengruppen eingeschätzt werden. Eine höhere Aufmerksamkeit der Wähler haben jedoch Entscheidungen, die ihre Mobilität einzuschränken drohen, wie z.B. Mineralölsteuererhöhungen oder umfangreiche Streckenstilllegungen der Eisenbahn. Verkehrspolitische Maßnahmen können von Politikern zudem für Ziele mit höherer Wähleraufmerksamkeit eingesetzt werden, wie z.B. Infrastrukturbau für arbeitsmarkt- oder konjunkturpolitische Ziele.⁹⁵ Des Weiteren wird ein gutes Verkehrssystem als Voraussetzung für das Wirtschaftswachstum betrachtet, das in allen untersuchten Ländern explizit als politisches Ziel formuliert ist.⁹⁶ Viele Beiträge weisen darauf hin, dass sich die Politiker der Förderung des MIV verpflichtet fühlen, weil sie zunehmend von Autobesitzern gewählt werden.⁹⁷ Keine größere Partei will als Autofeind dastehen.⁹⁸ Das Thema Umweltschutz (d.h. Verkehrsberuhigung, Emissionsreduzierung) wurde erst spät mit den Stimmengewinnen ökologisch orientierter Parteien von den großen Parteien in ihre Programme aufgenommen.⁹⁹

Auf kommunaler Ebene können die Präferenzen der politischen Akteure anders gelagert sein, wenn dichte Siedlungsstrukturen und ein hohes Aufkommen an fließendem und ruhendem Verkehr mit hohen externen Kosten zu anderen Präferenzen der Wahlbürger führen.¹⁰⁰

ster, D. u. Berechman, J., Hrsg., Transport in a unified Europe: Policies and Challenges, Amsterdam 1993, S. 394.

⁹³ Vgl. Mäding, H., Infrastrukturplanung im Verkehrs- und Bildungssektor, eine vergleichende Untersuchung zum gesamtstaatlichen Planungsprozeß in der Bundesrepublik Deutschland (Habil.-Schr.), 1. Aufl., Baden-Baden 1978, S. 271.

⁹⁴ Peters, H.-R., Wirtschaftspolitik, München 1992, S. 72.

⁹⁵ Vgl. für BRD: Stackelberg, Koordinierungserfordernis..., a.a.o., S. 166; für USA: Shaw, P. L., The surface transportation assistance act of 1982: short-term hopes and long-term implications, in: Transportation Quarterly, Vol. 40, Nr. 3, July 1986, S. 411-432, S. 420; BMB+F (Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie), Mobilität dauerhaft erhalten... dabei unerwünschte Verkehrsfolgen spürbar verringern, in: Prospect: Zeitschrift des BMB+F, 1/1997, S. 17-18, S. 17.

⁹⁶ Vgl. Ellwanger, G., Die Deutsche Bundesbahn zwischen Politik und Markt, ZfV, H 2,3 1989, S. 184f.; Majer, H., Interdisziplinäre Wachstumsanalyse, in: derselbe Hrsg., Neue Wege der Wachstumsanalyse. Ein interdisziplinärer Ansatz, Frankfurt, New York 1986, S.15.

⁹⁷ Vgl. Monheim, H., Konzepte und Perspektiven einer neuen kommunalen Verkehrspolitik und -planung, in: Schwenke, O., Hrsg., Verkehrsplanung für eine menschengerechte Stadt, Loccum Protokolle 15/1986, Konferenz vom 25.-27. April 1986, Loccum 1986, S. 286; Mäding, Infrastrukturplanung..., a.a.o., S. 272.

⁹⁸ Vgl. Heidenheimer/Heclo/Adams, Comparative..., a.a.o., S. 161f.; Klenke, D., Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung: Konfliktträchtige Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs, Habil-Schrift an der Univ. Bielefeld; Stuttgart, 1993.

⁹⁹ Vgl. Budge, I., Issues, dimensions, and agenda change in postwar democracies: longterm trends in party election programs and newspaper reports in twenty-three democracies, in: Riker, W. H., Hrsg., Agenda formation, Ann Arbor 1993, S. 69.

¹⁰⁰ Vgl. Monheim, Konzepte..., a.a.o.

Verkehrsministerien, -behörden und weitere Behörden

Der Bürokratie (Ministerialbürokratie, öffentliche Verwaltung) werden die dominierenden Ziele der Budget- und Outputvergrößerung zugeordnet. In Zeiten engerer Finanzierungsbudgets und Kürzungen verändert sich das Ziel auf die Wahrung des relativen Besitzstandes.¹⁰¹ Die Zielfunktion bezieht sich auf eine Behörde, kann jedoch auch auf einzelne Abteilungen übertragen werden.¹⁰² Für die Infrastrukturpolitik wurde der individuelle Handlungsrahmen eines Beamten dahingehend auf den Punkt gebracht, dass er eher dann befördert werde, wenn er eine Verkehrsinfrastruktur aufbaut, nicht aber wenn er ihren Aufbau vermeidet.¹⁰³

In allen Staaten ist auf nationaler Ebene für den gewerblichen und nichtgewerblichen Verkehr sowie für die Infrastruktur ein Minister mit einem Ministerium verantwortlich, manchmal obliegen Teilaufgaben der Verkehrspolitik auch verschiedenen Ministerien.¹⁰⁴ Die Verkehrsministerien sind üblicherweise nach Verkehrsmitteln und/oder -arten in Abteilungen untergliedert, auch werden Aufgaben weiteren Organisationen übertragen. Zwischen den Fachabteilungen bzw. den Organisationen bestehen häufig Konkurrenzbeziehungen um finanzielle Mittel und es wird eine Politik der gegenseitigen Abschottung verfolgt. Dies kann dazu führen, dass verkehrsmittelübergreifende Planungen nur in Ausnahmefällen stattfinden. In den Ländern sind die Verkehrsbehörden in unterschiedlichem Maße dezentral strukturiert, wodurch sich teilweise komplexe Kompetenzstrukturen und langsame Entscheidungsprozesse ergeben.¹⁰⁵

Während innerhalb der Behörden hierarchische Strukturen dominieren, bestehen zwischen Behörden eher Verhandlungsbeziehungen. Dies ist in der Verkehrspolitik von großer Bedeutung: die vielfältigen thematischen Berührungspunkte von Verkehrsministerien und -behörden mit anderen Ministerien und Behörden, die für Wirtschaft, Finanzen, Forschung oder Umwelt zuständig sind, führen dazu, dass eine Verkehrsbehörde nicht als alleiniger und bei manchen Entscheidungen nicht einmal als dominanter Entscheidungsträger angesehen werden kann.¹⁰⁶

Regulierungskommissionen

In einigen Ländern gab es im Untersuchungszeitraum Regulierungskommissionen oder -behörden (USA, nach Reformen in Großbritannien und Schweden). Dies sind öffentliche Orga-

¹⁰¹ Vgl. Niskanen, *Bureaucracy...*, a.a.o., S. 24-42.

¹⁰² Vgl. Peters, *Wirtschaftspolitik...*, a.a.o., S. 144f.; Hamm, W., *Deregulierung im Verkehr als politische Aufgabe*, München 1989, S. 42f.

¹⁰³ Vgl. Sperling, D., Redebeitrag, in: Schwenke, O., Hrg., *Verkehrsplanung für eine menschengerechte Stadt*, Locomer Protokolle, Konferenz vom 25.-27. April 1986, 15/86, S. 288.

¹⁰⁴ Vgl. Bjelicic, *Die Träger...*, a.a.o., S. 96.

¹⁰⁵ Vgl. Stackelberg, *Koordinationserfordernis ...* S. 141ff.

¹⁰⁶ Vgl. Bjelicic, *Die Träger...* a.a.o., S. 100f.; Bürgel, *Die Grundlagen...*, a.a.o., S. 13f.

ne, die das Marktverhalten von privaten Unternehmen regulieren und beaufsichtigen, an die im öffentlichen Interesse liegende Aufgaben übertragen wurden. Die Unternehmen werden vor allem bzgl. Tarifen, Beförderungsleistung, Investition und Desinvestition reguliert und erhalten im Gegenzug per Lizenz einen Konkurrenzschutz.¹⁰⁷ Zwischen den Regulierungskommissaren und den jeweiligen Branchen bestehen häufig enge, auf Verhandlungen basierende Beziehungen, die - so Stigler - zu industriefreundlichen Entscheidungen führen.¹⁰⁸

3.2.3 Automobilindustrie und Zulieferer

Die Automobilindustrie verfolgt neben den dominierenden Rentabilitätszielen oftmals weitere Ziele der Marktstellung und Finanzwirtschaft (v.a. Liquidität) sowie von Macht- und Prestige. Die Unternehmen verfügen über die Ressourcen Produkte, Arbeitsplätze sowie Finanzmittel für Beschaffungen, Steuerzahlungen, Verzinsung und Tilgung von Fremdkapital und für Gewinnausschüttungen.¹⁰⁹ Hinzu kommen Informationen (Werbung, Öffentlichkeitsarbeit) sowie wissenschaftliche Erkenntnisse. Ihre verkehrsmittelspezifischen Ziele sind der Verkauf von Automobilen und die Förderung des Straßenverkehrs.

Die Automobilindustrie ist charakterisiert durch u.a. eine relativ hohe Kapitalintensität und Skaleneffekte.¹¹⁰ Bedingt durch die hohen Marktzutrittsschranken und einen intensiven internationalen Wettbewerb ist die Automobilindustrie durch einen steigenden Konzentrations- und Verflechtungsgrad gekennzeichnet.¹¹¹ Die großen Produzenten (General Motors, Volkswagen, Toyota, Nissan, Ford, Renault, Peugeot und Fiat) sind in fünf Ländern (Japan, USA, Deutschland, Frankreich und Italien) beheimatet und hielten im Jahr 1980 72 % und im Jahr 1994 90 % der Weltproduktion. Hierbei ist von Interesse, dass Mitte der 1990er Jahre die Weltproduktionskapazität der Automobilindustrie bei 39 Mio. Kfz lag, während der Weltbedarf auf lediglich 29 Mio. geschätzt wurde.¹¹² Parallel zu der Konzentration fand eine Internationalisierung der Produktion statt. Sie begann ab Mitte der 1970er Jahre in Form von Direktinvestitionen und internationalem Handel von Vorprodukten innerhalb und zwischen Firmen. Im Untersuchungszeitraum baute die Automobilindustrie in allen Ländern der Unter-

¹⁰⁷ Vgl. Müller/Vogelsang, *Staatliche...*, a.a.o., S. 26; Dodgson, *Railway...*, a.a.o., S. 41.

¹⁰⁸ Vgl. Stigler, G. J., *The process of economic regulation*, in: derselbe, Hrg., *The citizen...*, a.a.o., S. 145-162f.

¹⁰⁹ Vgl. Ulrich, P. u. Fluri, E., *Management: Eine konzentrierte Einführung*, 7. verb. Aufl., Bern, Stuttgart, Wien 1995, S. 79 u. 97f.

¹¹⁰ Vgl. Vickery, *Globalisation...*, a.a.o., S. 167; Jones, D. T., *Motor cars: a maturing industry?*, in: Shepherd, G. et al., Hrg., *Europe's industries: public and private strategies for change*, London 1983, S. 111.

¹¹¹ Vgl. Altshuler et al., *The future*, S. 127f.; Vester, *Ausfahrt...*, a.a.o. 315; Sabel, H., *Höhen und Tiefen in der Geschichte der Unternehmen der Fahrzeugindustrie*, in: Pohl, H. u. Treue, W., Hrg., *Die Einflüsse...*, a.a.o., S. 168ff.

¹¹² Für diese Information danke ich Herrn Hubbarts von der Volkswagen Coaching GmbH.

suchung Produktionsstätten auf- und aus.¹¹³ Der Aufbau von Produktionsstätten in Absatzländern gilt als bedeutendes Marketinginstrument, da die Nähe zum Kunden erhöht wird.¹¹⁴

Die Transformationen auf dem Weltautomobilmarkt wären nicht möglich gewesen ohne die entsprechende staatliche Politik. Hier sind insbesondere die Handelsliberalisierungen zu nennen, wenngleich die heimische Automobilindustrie weiterhin in allen Ländern durch Handelsbeschränkungen geschützt wird. Weiterhin finden sich in den Ländern vielfältige industriepolitische Maßnahmen, wie Forschungs- und Entwicklungsförderung bis hin zu direkten Finanzhilfen zur Unterstützung der Automobilproduzenten.¹¹⁵ Denn wegen ihrer multiplikativen Effekte auf Handwerk und Dienstleistungen gilt die Automobilindustrie in den Produktionsländern als Motor der Wirtschaft.¹¹⁶ Im Zeitverlauf entwickelte sich deshalb ein zunehmender Wettbewerb zwischen den Ländern um Produktionsstätten der Automobilindustrie.¹¹⁷ Die Automobilhersteller haben somit aufgrund ihrer Größe, gemessen z.B. an der Beschäftigtenzahl, der geschaffenen Einkommen und evtl. den Steuerzahlungen, ihrer engen Verbindungen zu fast allen gesellschaftlichen Bereichen und ihrer internationalen Ausrichtung eine sehr mächtige Position in den meisten PÖGS PV.¹¹⁸ Gleichzeitig kann die Automobilindustrie aufgrund ihres internationalen Charakters kaum noch in einem nationalen Kontext analysiert werden.¹¹⁹

Nachvollziehbar ist die Reaktion von verschiedenen Automobilkonzernen auf Sättigungstendenzen des Marktes und auf die Kritik am Straßenverkehr in den 1970er Jahren: sie diversifizierten in andere Branchen wie Rüstung, Weltraumfahrt, Elektro und auch Schienenverkehr wie z.B. FIAT Mitte der siebziger Jahre und Daimler Benz ab 1985. Andere Automobilhersteller waren bereits diversifiziert, wie z.B. Volvo, Mitsubishi und General Motors. Bei die-

¹¹³ Vgl. Vickery, Globalisation., a.a.o., S. 169 u. S. 183; Sabel, Höhen und, a.a.o., S. 168f.

¹¹⁴ Vgl. Nieschlag, R., Dichtl, E., Hörschgen, H., Marketing, 18. durchges. Aufl., Berlin 1997, S. 100 u. 117.

¹¹⁵ Vgl. Altshuler et al., The future, a.a.o., S. 224ff.; Sabel, Höhen und., a.a.o., S. 175.

¹¹⁶ Vgl. Vickery, Globalisation., a.a.o., S. 193; Seherr-Thoss, H. C. Graf von, Kfz-Wirtschaft und Verbandswesen in: Die deutsche Automobilindustrie: eine Dokumentation von 1886-1979, 2. korr. Auflage, Stuttgart, 1979, S. 584; Willeke, R., Motorisierung und Volkswirtschaft, in: Pohl, H. u. Treue, W., Hrsg., Die Einflüsse..., a.a.o., S. 17-29.

¹¹⁷ Vgl. Vickery, Globalisation., a.a.o., S. 193ff.; Jones, Motorcars., a.a.o., S. 114; Schienstock, G., Probleme der Koordinierung, Steuerung und Kontrolle einer globalen Ökonomie, in: Blättel-Mink, B. u. Renn, O. Hrsg., Zwischen Akteur und System. Die Organisierung von Innovation, Opladen 1997, S. 71.

¹¹⁸ Vgl. Heinze, G. H., Verbandpolitik und Neokorporatismus: Zur politischen Soziologie organisierter Interessen, Opladen 1981, S. 44; für die USA: Scherrer, Ch., Governance of the automobile industry: the transformation of labor and supplier relations, in: Campell, J. L., Hollingsworth, R., Lindberg, L., Hrsg., Governance of the American economy, Cambridge, New York 1991, S. 213.

¹¹⁹ Vgl. Wilks, St., Institutional insularity: government and the British motor industry since 1945, in: Chick, M., Hrsg., Governments, industries and markets: aspects of government-industry relations in the UK, Japan, West Germany and the USA since 1945, Aldershot, Brookfield 1990, S. 162.

sen Unternehmen kann strenggenommen nicht von reinen Automobilfirmen gesprochen werden.¹²⁰

Neben den direkten Zulieferern der Automobilproduzenten aus der Metallverarbeitung, Elektro- und Steuerungstechnik und Reifenproduktion, gehören auch Reparaturbetriebe und Straßebauunternehmen zur Akteursgruppe Automobilbranche.

3.2.4 Mineralölindustrie

Ein weiterer wichtiger Akteur ist die Mineralölindustrie. Über sie wirken die im Modell als extern angenommenen Ölshocks durch die OPEC-Politik. Sie verfolgen wie die Automobilindustrie hauptsächlich Rentabilitätsziele und besitzen dieselben Arten von Ressourcen. Im PÖGS PV sind sie auf dem Markt als Anbieter von Kraftstoffen für den Straßenverkehr und für Diesellokomotiven aktiv. Hierbei dominiert bei weitem die Nachfrage des Straßenverkehrs: in der BRD beispielsweise lag bereits im Jahr 1977 das Verhältnis zwischen dem Verbrauch von Kraftstoffen des Straßenverkehrs und den der Bahn bei ca. 98:2.¹²¹ Für die Mineralölindustrie kann deshalb von einem deutlichen Interesse an der Förderung des Strassenverkehrs ausgegangen werden. Dabei wird sie wahrscheinlich wenig an kraftstoffsparenden Verbesserungen interessiert sein. In der Umweltpolitik stellt sie einen Verhandlungspartner dar, wenn Reduzierungen von Schadstoffen im Treibstoff durchgesetzt werden sollen.¹²²

Die Mineralölindustrie gehört zu den mächtigsten Industriebranchen der Welt.¹²³ Zusammen mit Automobilherstellern dominieren Mineralölfirmer während des gesamten Untersuchungszeitraumes die ersten Ränge der umsatzstärksten Unternehmen.¹²⁴

3.2.5 Eisenbahnzulieferindustrie

Die Branche der Eisenbahnzulieferindustrie reicht von Herstellern des rollenden Materials, über Bauunternehmen bis hin zur Signaltechnik. Ihre allgemeinen Ziele und einsetzbaren Ressourcen entsprechen denen der Automobilindustrie. Hierbei soll nochmals unterstrichen werden, dass zwischen Eisenbahnzulieferern und Automobilherstellern und -zulieferern nicht

¹²⁰ Vgl. Cohrs, H.-J., Der Automobilkonflikt zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Japan, Diss. an der Univ. Giessen, Spardorf 1986, S. 163; Vickery, Globalisation., a.a.o., S. 193f.; Blüthmann, H., Voll von Trümmern großer Reiche, in: Die Zeit Nr. 15 v. 7.4.1995, S. 35, S. 35; Strassmann, B., Die Bahn bremst. Von der Straße auf die Schiene auf die Straße - eine gute Idee wird von der Bahn systematisch boykottiert, in: Die Zeit Nr. 32 v. 5.8.1999, S. 28; Ulrich, P. u. Fluri, E., Management., a.a.o., S. 96.

¹²¹ Errechnet nach BMV, Verkehr in Zahlen, 1993, S. 280f.

¹²² Vgl. BMU, Umwelt., a.a.o., S. 14; Tappe, M. Friedrich A., Höpfner, U., Knörr, Berechnungen der direkten Emissionen des Straßenverkehrs in Deutschland im Zeitraum 1995 bis 2010 unter der Verwendung von Kraftstoffen geänderter Zusammensetzung, Forschungsbericht UBA Berlin IFEU Heidelberg, 31.8.1996, Berlin, Heidelberg, S. 5

¹²³ Vgl. Baratta et al., Der Fischer, a.a.o., Sp. 1069f.

¹²⁴ Vgl. Fortune und Fortune International, The largest industrial companies in the world, versch. Jg.

zwingend ein Unterschied besteht. So sind beispielsweise die Automobilhersteller General Motors, Daimler Benz, Fiat, Rolls Royce und Mitsubishi auch namhafte Hersteller von Lokomotiven und rollendem Material.¹²⁵

Die Märkte der Eisenbahnzulieferer waren im Untersuchungszeitraum weitgehend national begrenzt und dort jeweils unter wenigen Zulieferern aufgeteilt. Die hohen Marktzugangsbarrieren, bedingt durch das spezielle Know-how, die langen Produktentwicklungszeiten sowie durch die Beschaffungspolitik der nationalen Eisenbahngesellschaften, wurden von den Firmen mit der Entwicklung spezieller technischer Standards unterstützt.¹²⁶ Die Eisenbahnindustrie wird als ein Verlierer im Entwicklungsprozess nach dem Zweiten Weltkrieg angesehen, der durch Rationalisierungen und Desinvestitionen der Eisenbahngesellschaften geprägt ist.¹²⁷ Ausnahmen stellen hier einige Eisenbahnzulieferer v.a. in Ländern dar, die Hochgeschwindigkeitsbahnsysteme entwickelt haben (z.B. Japan, Frankreich, BRD, Schweden). Sie konnten sich erfolgreich auf dem Weltmarkt etablieren. Insgesamt ist auch auf diesem Markt, z.T. als Folge europäischer Rahmenrichtlinien, ein zunehmender internationaler Wettbewerb festzustellen.¹²⁸

3.2.6 Eisenbahngesellschaften

Als letzter Akteur im System werden die Eisenbahngesellschaften aufgenommen. Sie können im Untersuchungszeitraum als Akteur und ihr Verhalten als Politikergebnis angesehen werden.¹²⁹ Denn im Hinblick auf sozial- und wirtschaftspolitische Ziele werden private Eisenbahnen von staatlichen Stellen reguliert, oder staatlichen Eisenbahngesellschaften werden direkt gemeinwohlorientierte Aufgaben übertragen.¹³⁰ Die privaten Eisenbahngesellschaften verfolgen bei regulierter Leistungserbringung Rentabilitätsziele, während bei staatlichen das Ziel Leistungserbringung gegenüber dem der Rentabilität üblicherweise im Vordergrund steht. Diese Zielkombination wurde zu einem Hauptkonflikt für die Bahnen. Als Ressourcen der Eisenbahnen sind neben den Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr, Aufträge an die Zulieferindustrie und Arbeitsplätze zu nennen. Von Bedeutung ist hierbei, dass sich fast alle Eisenbahnen zu wichtigen Anbietern im Straßenverkehr entwickelten.¹³¹

¹²⁵ Vgl. Jane, Jane's World Railways: a world wide survey of railway operation, London, versch. Jg.

¹²⁶ Vgl. Heimerl, Co-operation..., a.a.o., S. 148ff.; Pita, L. A., Co-operation/competition among equipment suppliers, in: ECMT Hrsg., Why..., a.a.o., S. 165f.

¹²⁷ Vgl. Jane, Jane's World Railways: a world wide survey of railway operation, London, 1982, S. (53).

¹²⁸ Vgl. Antrecht, R., In geheimer Mission, in: Capital, 6. Juni 1996, S. 49-56.

¹²⁹ Vgl. Bjelicic, Die Träger..., a.a.o., S. 105; Klenke, Bundesdeutsche..., a.a.o., S. 21.

¹³⁰ Vgl. Weber, R. H., Wirtschaftsregulierungen... a.a.o., S. 134f.

¹³¹ Vgl. Hamm, Verkehr, a.a.o., S. 249.

4. Systemuntersuchung: Internationaler Vergleich

Nach Darstellung der einzelnen Akteure und den wesentlichen Handlungsrestriktionen im System PÖGS PV, wird nun das Zusammenspiel dieser Faktoren im Zeitablauf über einen internationalen Vergleich betrachtet. Nach einer Typenbildung wurden in Längs- und Querschnittsuntersuchungen Systemzusammenhänge erschlossen, die in den Abschnitten 4.3 und 4.4 erläutert werden.¹³²

4.1 Klassifikation der 16 Länder in Mobilitätstypen

Zur Analyse des Systemverhaltens werden die 16 Länder in Mobilitätstypen eingeteilt. Zur Klassifikation bietet sich der Systemoutput, d.h. die Nutzung von Eisenbahn und Automobil, an. Hierfür werden die Variablen Eisenbahnpersonenkm/Einwohner, Eisenbahnpassagiere/Einwohner,¹³³ Motorisierungsgrad und Pkwvehikellkm/Einwohner¹³⁴ im Jahr 1985 verwendet.¹³⁵ Über eine graphische Einteilung ergeben sich 5 Mobilitätstypen, die auch von einer hierarchischen Clusteranalyse anhand derselben vier Variablen über den durchschnittlichen Abstand zwischen den Gruppen bestätigt werden.¹³⁶ Sie sind in Tab. 2 aufgeführt.

Es fällt auf, dass die USA eine Mobilitätsstruktur aufweisen, die sie von anderen Ländern isoliert: die Bevölkerung fährt hier vor allem Auto und nicht mit der Eisenbahn. Das Verkehrsverhalten in Japan besitzt eine zur USA gegensätzliche Struktur: hier wird hauptsächlich Eisenbahn gefahren und der Motorisierungsgrad ist relativ niedrig. Die europäischen Länder außer Spanien und Portugal bilden sowohl anhand der Automobil- als auch anhand der Eisenbahnnutzung eine Gruppe. Eine Ausnahme stellt jedoch die Schweiz dar. Sie hat mit den anderen europäischen Ländern die hohe Automobilnutzung gemein, in ihr wird aber zugleich die Eisenbahn auf einem ähnlich hohen Niveau wie in Japan genutzt. In Portugal und Spanien ist das gesamte Mobilitätsniveau geringer als in den anderen Ländern: sie weisen eine niedrige Automobilnutzung und eine niedrige Eisenbahnnutzung auf.

¹³² Zur Untersuchung selbst vgl. Allmendinger, Determinanten des Personenverkehrs: Ein aktorsbasierter Ansatz im internationalen Vergleich, Diss. an der Univ. Stuttgart 2000, Stuttgart 2001, S. 109-229.

¹³³ Vgl. UIC, Eisenbahnstatistik, versch. Jg.

¹³⁴ Vgl. IRF, Internationale Straßenstatistik; UN, Statistical Yearbook; ECMT, Statistical trends in transport 1965-1989, Paris 1993.

¹³⁵ Das Jahr 1985 wurde gewählt, da dieses das aktuellste Jahr mit kompletten Datensätzen für die Länder ist. Weiterhin stellt es einen Wendepunkt für die europäische Verkehrspolitik dar, siehe Abschnitt 3.1.8.

¹³⁶ Hierbei ist zu beachten, dass sich die Einteilungsskalen der Nutzung von Automobil und Eisenbahn stark unterscheiden: Der Umfang der Verkehrsleistung des MIV entspricht 1985 dem Doppelten (Japan) bis zum 23-fachen (USA) des Eisenbahnpersonenverkehrs.

Tabelle 2: Mobilitätsprofile Auto- und Eisenbahnnutzung

Typ	Eisenbahnnutzung 1985	Autonutzung 1985	Länder
1	sehr niedrig 76 (1984) Pkm/E. 1,28 (1984) Pass./E.	sehr hoch 551 Pkw/1000 E. 8.477 Pkwvehkm/E.	USA
2	mittel 540-1.121 Pkm/E: 6,37-28,25 Pass./E.	mittel 282-424 Pkw/1000 E. 3.737-6.335 ^{a)} Pkwvehkm/E.	Norwegen, Finnland, Italien, Großbritannien, BRD, Däne- mark, Schweden, Belgien, Frankreich, Österreich
3	hoch 1.502 Pkm/E. 37,29 Pass./E. (davon SBB 1449 Perskm/E. und 34,71 Pass./Einw.)	mittel 405 Pkw/1000 E. 5.042 Pkwvehkm/E.	Schweiz
4	sehr hoch 1.634 Pkm/E. 57,40 Pass./E.	niedrig 230 Pkw/1000 E. 2.412 Pkwvehkm./E.	Japan
5	niedrig 415-564 Pkm/E. 5,13-21,81 Pass./E.	niedrig 163-241 Pkw/1000 E. 1.462-2.215 Pkwvehkm/E.	Portugal, Spanien

a) für Schweden ist nur die gesamte Verkehrsleistung für privaten und gewerblichen Straßenverkehr ausgewiesen, weshalb diese im Vergleich zu den anderen Ländern überhöht ist. Doch ist durch eine Korrektur keine Veränderung der Gruppenzugehörigkeit zu erwarten.

4.2 Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung in den Ländern

Neben der zeitpunktbezogenen Betrachtung ist von Interesse, wie sich die Nutzung von Eisenbahn und Automobil im Untersuchungszeitraum verändert hat. Die Entwicklungen werden in Abb. 2a) und 2b) sowie 3 über den Zeitraum von 1956 bis 1995 graphisch veranschaulicht.¹³⁷ Die Länder sind zeilenweise von links oben nach rechts unten nach ihrer Gruppenzugehörigkeit geordnet. Für die Eisenbahnnutzung ist die Personenverkehrsleistung/Einwohner in Abb. 2a) und das Personenverkehrsaufkommen/Einwohner in Abb. 2b) abgetragen:

¹³⁷ Hierfür wurde das Programm SYSTAT (1997) eingesetzt.

Abb. 2 a): Eisenbahnpersonenkm./Einwohner 1955-95

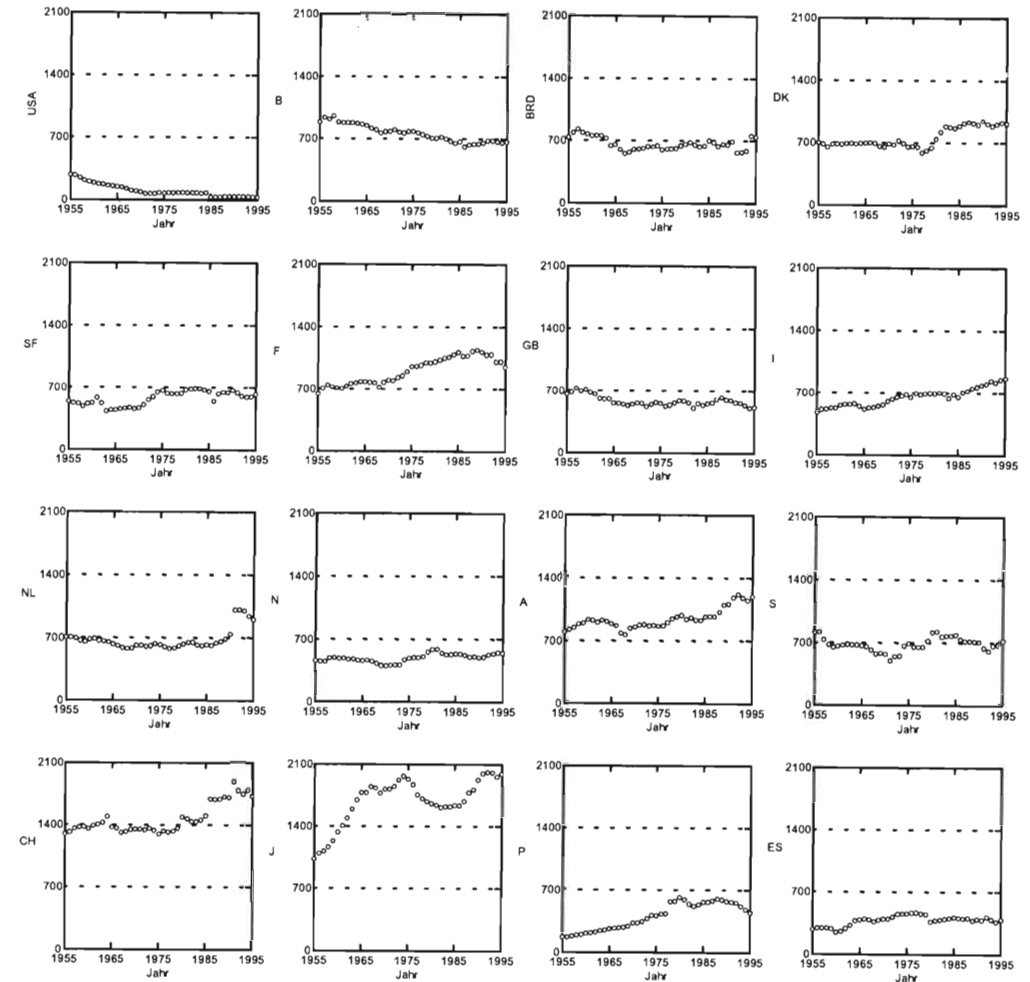
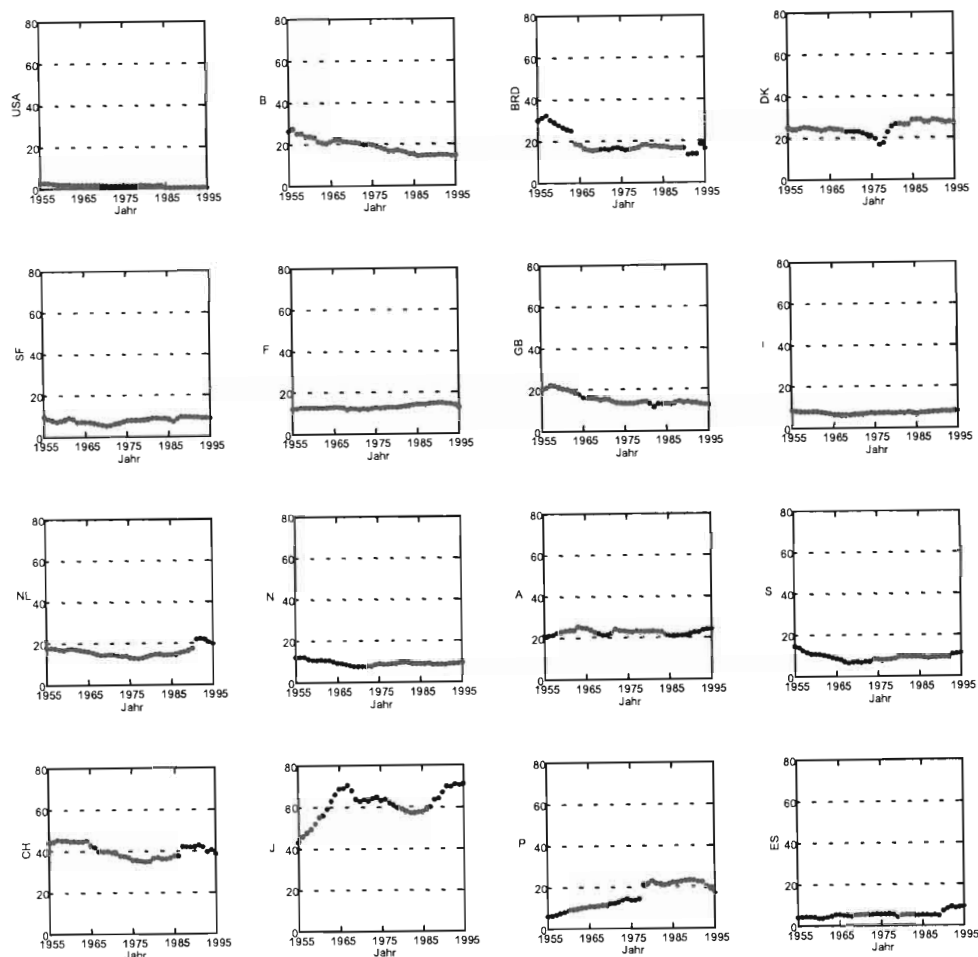


Abb. 2b): Eisenbahnpassagiere/Einwohner 1955-95

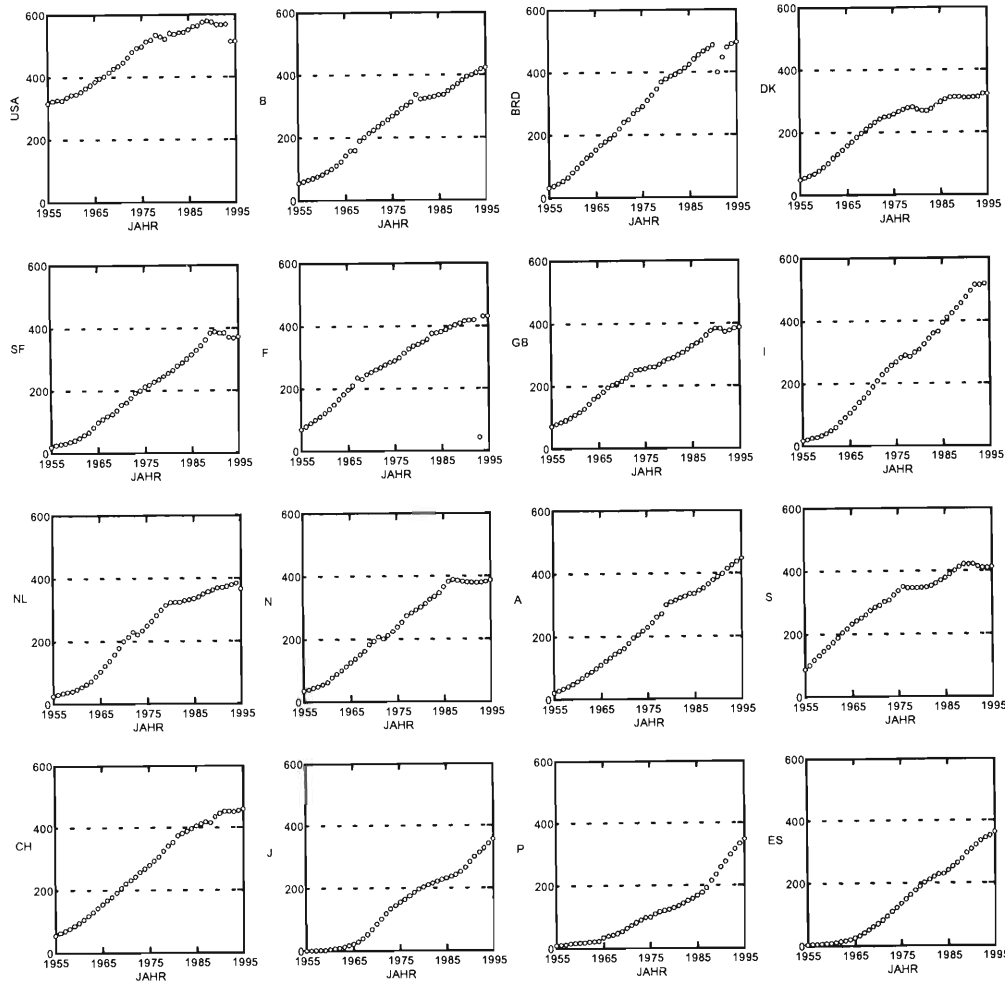


Die USA weisen über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg eine sehr niedrige und zusätzlich sinkende Eisenbahnnutzung/Einwohner auf. In der letzten Zeile befinden sich die Schweiz (CH) und Japan (J) mit ihren hohen Eisenbahnnutzungsniveaus jedoch unterschiedlichen Entwicklungsmustern. In Portugal (P) und Spanien (ES) befand sich in den 50er Jahren der Eisenbahnpersonenverkehr auf nur wenig höherem Niveau als in den USA, stieg jedoch v.a. in Portugal bis 1990 deutlich an. In den Ländern der Gruppe 2: Belgien (B), Bundesrepublik Deutschland (BRD), Dänemark (DK), Finnland (SF), Frankreich (F), Großbritannien (GB), Italien (I), Niederlande (NL), Norwegen (N), Österreich (A) und Schweden (S) fällt oder stagniert die Eisenbahnnutzung bis ca. 1970 auf unterschiedlichem Niveau. Ab dieser Zeit zeigen sich dann deutliche Unterschiede in den Verläufen: Während das Passagieraufkommen ab den 80er Jahren in dieser Gruppe nur in den Niederlanden, Dänemark und Österreich in stärkerem Maße steigt, wächst in den meisten Staaten die Verkehrsleistung.

In Abb. 3 sind die Entwicklungen der Motorisierungsgrade (Pkw/1000 Einwohner) in den Ländern dargestellt.¹³⁸ Die Motorisierung weist eine weit einheitlichere Entwicklung auf als die Eisenbahnnutzung: überall steigt sie, wenn auch in unterschiedlichem Maße und auf verschiedenen Niveaus. Deutlich wird das hohe Niveau der Motorisierung in den USA. In einigen Ländern in Gruppe 2 (DK, SF, N) flacht die Motorisierung in den 1980er Jahren ab, was sich durch eine Marktsättigung erklären lässt. In Anbetracht der ungebrochenen Expansion der Motorisierung in ähnlich strukturierten Ländern sind hier auch politische Maßnahmen zu erwarten, die die Expansion der Motorisierung bremsen. Die starke Erhöhung des Motorisierungsgrades in manchen Ländern (z.B. Italien) ab 1985 ist durch sinkende Einwohnerzahlen zu erklären.

¹³⁸ Zeitreihen der Daten über die Personen- oder Vehikelkilometer der Pkw konnten nicht verwendet werden, da sie sehr unvollständig sind.

Abb. 3: Pkw/1000 Einwohner 1955-95



4.3 Systemzusammenhänge: Gemeinsamkeiten der Personenverkehrsentwicklung

Die Personenverkehrsentwicklungen in den Ländern weisen viele Ähnlichkeiten auf. Die wichtigste Gemeinsamkeit ist die Expansion des MIV innerhalb eines hohen Verkehrsanstiegs insgesamt. Der Motor dieser Entwicklung sind die komplementären Interessen der Akteure an einem wirtschaftlichen Wohlstand und der positive Zusammenhang zwischen Mobilität und wirtschaftlicher Entwicklung.¹³⁹ Die Handlungsrestriktion „Zeit“ führt dabei zu einer Präferenz schnellerer Verkehrsmittel. Die Entwicklung des MIV lässt sich in Phasen einteilen, denen sich Entwicklungsphasen des Eisenbahnpersonenverkehrs zuordnen lassen. Die Zusammenstellung ist Inhalt von Tab. 3.

Tabelle 3: Entwicklungsphasen der Subsysteme MIV und Eisenbahnpersonenverkehr

Zeit	MIV, Straßenverkehr	Eisenbahn(personen)verkehr
ca. 1950	Expansion des MIV in vorhandene Infrastruktur <ul style="list-style-type: none"> • Das Auto ist ein relativ flexibles, schnelles Fahrzeug und gleichzeitig Statussymbol • Mit steigendem Einkommen der privaten Haushalte steigt die Autonachfrage • Es zeigen sich Produktionsengpässe der Automobilindustrie, doch führen Wettbewerb und Prozessinnovationen zu sinkenden Preisen 	Eisenbahn (E.) verliert ihren dominierenden Marktanteil an den Straßenverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Die gemeinwirtschaftlichen Regulierungen der Eisenbahn und die Zielsetzung der Eigenwirtschaftlichkeit werden beibehalten • Güter- u Personenverkehrsmärkte sind zum Schutz der Eisenbahn reguliert • tw. Reparatur von Kriegsschäden
1965	Der MIV erreicht zusammen mit dem übrigen Straßenverkehr räumliche Restriktionen (Staus) <ul style="list-style-type: none"> • Das öffentliche Straßennetz wird ausgebaut • Siedlungsstrukturen verändern sich • Autobahnnetze werden projektiert und aufgebaut (öffentlich oder privat finanziert) 	Weiterer Verlust von Marktanteilen <ul style="list-style-type: none"> • Steigende Defizite der Eisenbahn auch durch Belastung mit Wegekosten • Keine oder begrenzte Investitionen nur in Hauptstrecken (Elektrifizierung, Ersatz von Dampf- durch Diesel- und Elektroloks)
	Lokale Umweltrestriktionen (Emissionen) werden deutlich; zunehmend ist die Vollmotorisierung (1 Pkw/Haushalt) erreicht <ul style="list-style-type: none"> • Das Auto wird zum Gebrauchsgut; Autotypen differenzieren sich • Das öffentliche Straßennetz (lokale und Fernstraßen) wird erweitert • Siedlungsstrukturen verändern sich • Ab 1968 Katalysatorpflicht in USA für Neuwagen 	<ul style="list-style-type: none"> • E. ziehen sich aus der Fläche per Stilllegung und Schienenersatzverkehr durch Busse zurück, wobei die Durchsetzbarkeit vom Einfluss lokaler Interessen abhängig ist • Wettbewerbssteigerungen der E. durch Geschwindigkeitserhöhung auf Hauptstrecken werden angestrebt (Fertigstellung erster Shinkansenstrecke 515 km in Japan 1965)

¹³⁹ Vgl. Grübler, The rise..., a.a.o.; Baum, H. u. Behnke, N. Ch., Der volkswirtschaftliche Nutzen des Straßenverkehrs, Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) Nr. 82, Frankfurt 1997, S. 14.

Tabelle 3: Fortsetzung

Zeit	MIV, Straßenverkehr	Eisenbahn(personen)verkehr
1975	<p>Das Umweltbewusstsein der Bürger wächst mit der Verknappung der Natur/gesunden Luft. Es bildet sich insbesondere in Städten Widerstand gegen den dominanten Straßenverkehr und einen weiteren Infrastrukturausbau. Gleichzeitig entsteht eine Nachfrage nach einem leistungsfähigen ÖV. Die Ölkrise verstärken diese Kritik und führen zu wirtschaftlicher Rezession und knappen öffentlichen Kassen. Es beginnt eine Dezentralisierung politischer Macht, in Europa verstärkt sich parallel dazu der Einfluss der europäischen Ebene.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Auto wird zur Notwendigkeit für eine aktive Teilnahme an gesellschaftlichem Leben • Lokale Verkehrsberuhigungsmaßnahmen • Der ÖPNV in Ballungszentren wird gestärkt tw. finanziert über Mineralölsteueraufkommen • Straßenbauinvestitionen werden gekürzt • Die Kapazitäten der Straßen werden durch Verkehrssteuerungsmaßnahmen gestärkt • Kfz-Emissionsstandards werden durchgesetzt (Japan:Katalysatorpflicht) 	<ul style="list-style-type: none"> • Es entsteht eine politische Nachfrage nach Eisenbahnleistungen und ÖPNV • Der Rationalisierungsdruck auf die defizitären Bahnen steigt • Der Rückzug aus der Fläche bei einer Modernisierung der Hauptstrecken wird gebremst • Tw. Projektierung von Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen zwischen Ballungsgebieten, Entwicklung in industriepolitischen Netzwerken (1983 Eröffnung TGV-Strecke Paris-Lyon 400km)
1990	<p>Globale Restriktionen durch Umwelt und Wettbewerb der Wirtschaften und Nationen wirken zusammen mit finanziellen Restriktionen der öffentlichen Hand; der Ölpreis sinkt. Die politische Nachfrage nach Lösungen der Straßenverkehrsstaus vor allem in Ballungszentren steigt. Die nationalen Staaten ziehen sich über Deregulierung und Privatisierung tendenziell aus den (Verkehrsmärkten) zurück</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verschärfung von Emissionsstandards und Diskussion über Verbrauchsreduzierung zur Verminderung von CO₂-Emissionen (Europa) • Projekte zur Effizienzsteigerung der Infrastrukturnutzung durch Telematik werden in industrie-politischen Netzwerken entwickelt. • Sicherung der Mobilität durch ÖV, dabei wird die Fläche dem Automobil überlassen • Verstärkte Suche nach Modellen von Privatfinanzierung und -betrieb von Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Deregulierung und tw. Privatisierung der E. • Erkennen, dass die Wettbewerbsfähigkeit der E. durch ihre Verfügbarkeit steigt (Taktfahrpläne) • Das Bahnangebot wird zunehmend auf Hauptstrecken und in Ballungsräumen konzentriert, Projektierung und tw. Realisierung von Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen in allen Ländern • Telematik wird zur Effizienzerhöhung der E. und zur Einrichtung von Informationszentralen über das gesamte Verkehrsangebot eingesetzt.

Die Phasen lassen sich wie folgt umreißen: Die erste Expansion des MIV findet in ein mehr (USA, Zentraleuropa) oder weniger (Japan) vorhandenes Wegenetz hinein statt.¹⁴⁰ Das Automobil steht dabei als ein flexibles, schnelles Fahrzeug und gilt als Statussymbol. Mit der Motorisierung, die von den Nachfragern mit entsprechenden finanziellen Ressourcen getragen wird, entwickelt sich die Automobilbranche zu einem bedeutenden wirtschaftlichen Akteur. Im Laufe der Motorisierung zeigen sich immer wieder Restriktionen räumlicher Art in Form von Staus und Unfällen. Die staatlichen Akteure versuchen in Umsetzung der Interessen von Wirtschaft (Verlader und Spediteure) und Wähler diese räumlichen Expansions-schranken durch den Ausbau von Straßen aller Klassen zu vermindern. Voraussetzung für den Aufbau von Autobahnnetzen ist dabei die Einrichtung einer zentralen Planungs- und Entscheidungskompetenz.¹⁴¹ Ein wichtiger straßenbaufördernder Einfluss kommt von Akteuren des Güterverkehrs. Durch Wohn- und Standortentscheidungen privater und wirtschaftlicher Akteure und die Raumplanung staatlicher Akteure verändern sich die Raumstrukturen in Richtung funktionale Trennung und Zersiedelung. Dabei werden über formelle Rahmenbedingungen bzw. Förderprogramme die Entscheidungen der staatlichen Akteure auf untergeordneten politischen Ebenen in Richtung Straßenverkehrsförderung beeinflusst. Das Steueraufkommen des Straßenverkehrs und dessen Zweckbindung für den Straßenbau schließen den Wachstumskreislauf, der zusätzlich über allgemeine Steuern und Kredite finanziert wird.¹⁴² Mit wachsendem Straßenverkehrsaufkommen werden die lokalen, später die globalen Restriktionen der Umwelt für den Straßenverkehr deutlicher wahrgenommen. Wo die externen Kosten des Straßenverkehrsaufkommens besonders hoch sind, stehen Kommunalpolitiker bald zwischen der politischen Nachfrage der Bevölkerung nach einer Verminderung dieser externen Effekte (inkl. Unfallopfern).¹⁴³ Der Einfluss lokaler Interessen führte langsam ab Mitte der 60er Jahren und verstärkt durch die Ölschocks und die folgenden Rezessionen zu Änderungen der autozentrierten formalen Handlungsrahmen. Es folgte eine Förderung von Massenverkehrsmitteln, Straßenverkehrsberuhigungsmaßnahmen in Ballungszentren sowie Kürzungen ambitionierter Straßenausbauprogramme aus den 1960er Jahren.¹⁴⁴ Erst ab Mitte der 1980 Jahre stiegen die Infrastrukturausgaben für Straßen wieder an. Hierbei wurden verstärkt Maßnahmen der Verkehrssteuerung zur Optimierung der Nutzung vorhandener Straßen gesucht. In den 90er Jahren beginnen in den meisten Ländern Projekte zur Verkehrssteuerung

¹⁴⁰ Vgl. Grübler, The rise..., a.a.o., S. 129; Obermaier, A., Raumordnung und Regionalentwicklung in Japan: Die Bedeutung des Verkehrssystems für die industrielle Standortwahl, Bonn 1996, S. 134.

¹⁴¹ Für die BRD: Willeke, R., Verkehrswissenschaft als Begleiter der Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik, in ZfV, 68. Jg., H. 1, 1997, S. 53f.; Klenke, Bundesdeutsche..., a.a.o.; Mäding, Infrastrukturplanung..., a.a.o.; für die USA: White, L. J., The automobile industry, in: Adams, W., Hrsg., The structure of American industry, 6. Aufl., New York 1982, S. 178f.; Japan: Hanawa, On coordinating..., a.a.o., S. 11ff.

¹⁴² Der Straßenbau wurde auch über internationale Kredite finanziert, vgl. Spanien und Portugal: Wright, A., The Spanish economy 1959-1976, London, Basingstoke, 1977, S. 155; Maurel, J. B., Valentí, J. V., Geografía de España, Bd. 3 Geografía humana II, Barcelona 1990.

¹⁴³ USA: Heidenheimer/Hecl/Adams, Comparative..., a.a.o., S. 166-169; BRD: Klenke, Bundesdeutsche..., a.a.o., S. 329.

¹⁴⁴ Vgl. Button, K. u. Pitfield, D., Hrsg., Transport deregulation: An international movement, Basingstoke 1991.

mit Telematik für eine weitere Kapazitätserhöhung der Straßen.¹⁴⁵ Diese Technik erlaubt z.T. auch die Erhebung von Nutzungsgebühren.¹⁴⁶ Vor dem Hintergrund finanzieller Restriktionen entstehen auch in Ländern mit öffentlichen und weitgehend kostenfrei nutzbaren Autobahnnetzen (B, NL, GB, DK, BRD, USA) Diskussionen über Modelle für Privatfinanzierung und -betrieb von Straßen.¹⁴⁷ Die Emissionen der Fahrzeuge werden jeweils nach politischen Aushandlungsprozessen durch die Automobil- und Mineralölindustrie über technische Verbesserungen verringert. Allerdings können diese Verbesserungen die gesamte Emissionszunahme des ansteigenden Straßenverkehrs nicht stoppen.¹⁴⁸

Bei den Eisenbahnen, die alle bis mindestens Mitte der 1980er Jahre durch gemeinwirtschaftliche Leistungsaufgaben gebunden waren, findet eine fast gegenläufige Entwicklung statt. Wegen des Nachfragerückgangs im Personen- und Güterverkehr sinkt ihre Rentabilität und es wird in die Eisenbahnen von ihren privaten oder staatlichen Eigentümern wenig bzw. auf Hauptstrecken beschränkt investiert. Die steigenden Defizite im Bahnverkehr erzwingen Rationalisierungsmaßnahmen und die Lockerung von Leistungsregulierungen, damit die Bahnen ihr Angebot auf nachfrageschwachen Verbindungen, d.h. vor allem in der Fläche, abbauen konnten (tw. Ersatz durch Busverkehr).¹⁴⁹ Parallel dazu wird in und zwischen Ballungszentren die Notwendigkeit der Renaissance der Eisenbahnen als leistungsfähigen Massenverkehrsmittel erkannt. Für die Eisenbahnen werden staatliche Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen institutionalisiert und Investitionen (teil)finanziert. Dieser Wandel begann in den Ländern ab Mitte der 1960er Jahre. Auch private Eisenbahngesellschaften profitierten hiervon.¹⁵⁰ Unter dem Eindruck der Ölschocks werden trotz erhöhter finanzieller Restriktionen Beschleunigungsprogramme für den Eisenbahnverkehr auf Hauptstrecken aufgelegt oder zumindest der Abbau der Eisenbahnnetze gebremst. In Japan, Frankreich, der BRD, Schweden und in Italien werden in Netzwerken zwischen Wirtschaft und

¹⁴⁵ Vgl. für Europa: Walther, Verkehrspolitik..., a.a.o., S. 140f.; für die USA: BMV, Telematik im Verkehr, Sachstandsbericht 1998, Bonn 1998, S. 51.

¹⁴⁶ Vgl. Brunnhuber, G., Verkehrstelematik - wie geht es weiter?, in: Internationales Verkehrswesen (49) 3/97, S. 96.

¹⁴⁷ Vgl. Buob, Die Autobahnvignette: eine Fallstudie zur politischen Willensbildung in der Schweiz, Diss. an der Univ. Freiburg (Schweiz) 1989, S. 58ff.; ECMT, Hrsg., Investment in transport infrastructure in the 1980, Paris 1992, S. 45-47; Japan: Obermayer, Raumordnung..., a.a.o., S. 187.

¹⁴⁸ Gesetze zur Emissionsverminderung per 3-Wege Katalysator wurden zuerst in den USA ab dem Jahr 1968: Grübler, The rise..., a.a.o., S. 157; Braunschweig, a.a.o., S. 84; dann in Japan Mitte der 1970er Jahre: Moussiopoulos, N., Oehler, W., Zellner, K., Kraftfahrzeugemissionen und Ozonbildung, 2. neubearb. Auflage, Berlin, Heidelberg, New York etc. 1992, S. 21; dann in Österreich und Schweden 1987 vor ihrem EU-Beitritt und dann in den EU-Ländern 1993 verabschiedet: StBA (Statistisches Bundesamt), Länderbericht Österreich, Wiesbaden 1989, S. 91f.; StBA (Statistisches Bundesamt), Länderbericht Schweden, Wiesbaden 1988, S. 66.

¹⁴⁹ Vgl. für Europa De Waele, Economic changes, a.a.o., S. 11; Malaurie, Passenger transport..., a.a.o., S. 267f.; Japan: Schwede, Die Privatisierung der Japanese National Railways (JNR): Eine Analyse auf der Grundlage der ökonomischen Theorie der Politik, Diss. an der Univ. Münster, Göttingen 1996; USA: Kennedy, R. D. Jr., The statist evolution of rail governance in the United States, 1830-1986, in: Campell, J. L., Hollingsworth, R., Lindberg, L., Hrsg., Governance of the American economy, Cambridge, New York 1991, S. 171f.

¹⁵⁰ Vgl. Althuler et al., The future..., a.a.o., S. 60 u. 64; De Waele, Economic changes, a.a.o., S. 28.

staatlichen Akteuren Hochgeschwindigkeitsbahnsysteme für Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 200/250 km/Std. erweitert (Japan) bzw. projektiert und teilweise realisiert. Ihr Marktsegment wird dabei auf mittleren Entfernungen zwischen Automobil und Flugverkehr gesehen.¹⁵¹ Zunehmende Knappheiten in den öffentlichen Haushalten und die Deregulierung der Verkehrsmärkte erhöhten jedoch den Druck auf die defizitären Eisenbahnen in Richtung weiterer Reformen und Sanierung. Bei staatlichen Eisenbahngesellschaften bewirkten die Reformen eine Zielorientierung in Richtung Rentabilität (Schweiz, Frankreich).¹⁵² Bei privatisierten Bahnen (in GB, BRD, Schweden, Japan) ergibt sich die Notwendigkeit eines sofortigen finanziellen Ausgleichs ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch die nachfragende Gebietskörperschaft.¹⁵³ Es erfolgt damit eine Entpolitisierung des eigentlichen Eisenbahnbetriebs, was u.a. die Einstellung unrentabler Leistungen erleichtert.¹⁵⁴ Als Problem der Privatisierung zeigen sich mangelnde Investitionen und erhöhte Sicherheitsrisiken.¹⁵⁵ Vor dem Hintergrund eines steigenden Wettbewerbs zwischen den Wirtschaftsräumen Japan, Europa und USA werden ab Mitte der 80er Jahre umfassende Verkehrsinfrastrukturprogramme aufgelegt. Ihr explizites Ziel ist eine Beschleunigung des Verkehrs in seiner Vorleistungsfunktion für die Wirtschaft unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel. Wichtiger Bestandteil ist dabei in allen Ländern die Erstellung bzw. Erweiterung von Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen.¹⁵⁶ Die knappen öffentlichen Kassen führen dabei zur Entwicklung von Finanzierungsmodellen mit privatem Kapital, die eine Erhebung von Nutzungsgebühren implizieren.

Die Gemeinsamkeiten der Systeme sind deutlich: Neben den definierten Akteuren ist in allen Ländern der Straßengüterverkehr (Spediteure und Verlager) eine sehr starke Kraft in der straßenverkehrsfördernden Entwicklung. Die Ziele aller Akteure sind stabil. Ausnahmen stellen die staatlichen Eisenbahngesellschaften dar, deren Ziele durch Reformen in Richtung Rentabilität verändert wurden. Insgesamt liegt das Interesse aller Akteure auf Erhöhung bzw. Sicherung der Mobilität. Die wichtigsten Handlungsrestriktionen der Akteure im PÖGS PV sind der Raum, die Zeit und die finanziellen Restriktionen. Die Restriktion Umwelt steigt stetig in ihrer Stärke. Der Stand der Technik steht in enger Wechselwirkung mit den anderen Faktoren. Es ist zu beobachten, dass dünner besiedelte Gebiete dem Automobil überlassen werden, während der Verkehr in und zwischen Ballungszentren zusätzlich von leistungsfähigen

¹⁵¹ Vgl. Hoffmann, K. G., Raumbedeutsamkeit von Schnellbahnstrecken im Schienenverkehr, Diss. an der Univ. Bonn, Berlin 1985; UIC (Union Internationale des chemins de fer), Hochgeschwindigkeit in Europa mit frischem Elan, 3/94, Paris 1994.

¹⁵² Vgl. Waldmann, R., Perspektiven..., a.a.o., S. 320-323; Hofmann, R., Das Konzept Bahn 2000, in: Schweizer Eisenbahn-Revue 5/1987, S. 147-151.

¹⁵³ Vgl. Monami, E., European passenger rail reforms: a comparative assessment of the emerging models, in: Transport Review, Vol. 20, No. 1 Jan/March 2000, S. 91-112.

¹⁵⁴ Die Entpolitisierung des Bahnverkehrs geht jedoch weder rasch noch problemlos vonstatten, vgl.: Willeke, R., Aufruh im Sommerloch - wie frei ist die DB AG?, in: ZfV, 70 Jg., H. 1, 1999, S. 16f.; Schwede, Die Privatisierung..., a.a.o., S. 116ff., 133ff., 197f.

¹⁵⁵ Vgl. Dodgson, Railway a.a.o., S. 49.

¹⁵⁶ Vgl. Obermayer, Raumordnung..., a.a.o.; Brunnhuber, Verkehrstelematik..., a.a.o., S. 96f., Abschnitt 3.1.8.

gen Massenverkehrsmitteln durchgeführt wird. Dem Eisenbahnverkehr kommt somit eine Ventilfunktion bei Überlastung der Straßen (und des Luftraums) zu.¹⁵⁷

4.4 Systemzusammenhänge: Einflussfaktoren auf unterschiedliche Systemergebnisse

Bei all den Gemeinsamkeiten in den PÖGS PV bleibt die Frage nach den Ursachen unterschiedlicher Systemergebnisse. Folgend werden anhand der unterschiedenen Mobilitätstypen die Wirkungen unterschiedlicher Akteurkonstellationen, Restriktionen und Lenkungsmechanismen¹⁵⁸ auf die Systemergebnisse betrachtet. Um die abgeleiteten Ergebnisse abzusichern, werden sie - soweit es die Datenlage zulässt - als statistisch testbare bivariate Hypothesen formuliert und über alle Länder geprüft. Dabei werden Signifikanzniveaus von 0,1 % bis zu 10 % zugrundegelegt.¹⁵⁹

4.4.1 Einfluss von Akteurkonstellationen

Die Akteurkonstellationen in den PÖGS PV sind sehr ähnlich: In allen 16 Ländern befinden sich Produktionsstätten der Automobilindustrie und/oder ihrer Zulieferer. Doch unterscheidet sich ihre volkswirtschaftliche Stärke. Es liegt nahe, dass eine bedeutende Automobilindustrie in einem Land (wie in BRD, USA, Japan, Spanien) die Entwicklung des MIV direkt über die Schaffung von Einkommen und die Marktnähe, sowie indirekt über eine Einflussnahme auf politische Akteure fördern kann. Tatsächlich fallen in Ländern mit einer nur wenig bedeutenden Automobilindustrie eine restriktivere Straßenverkehrspolitik (Schweiz: Vignette, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) oder aufgrund einer hohen Steuerbelastung des MIV vergleichsweise niedrigere Motorisierungsgrade auf (Dänemark, Norwegen, Finnland).¹⁶⁰ Zwei über alle Länder prüfbare Hypothesen, die den Zusammenhang zwischen der Stärke der Automobilindustrie - gemessen über die Automobilproduktion bzw. über die Beschäftigten in der Automobilbranche bezogen auf die Bevölkerung - und des Motorisierungsgrades fassen, lauten:

- A Je höher die inländische Automobilproduktion ist, desto höher ist der Motorisierungsgrad.
- B Je höher der Anteil der Beschäftigten der Automobilbranche an der Bevölkerung ist, desto höher ist der Motorisierungsgrad.

¹⁵⁷ Vgl. Heimerl, Interoperabilität..., a.a.o., S. 71.

¹⁵⁸ Die Wirkungen formeller Restriktionen wie Regulierungen werden unter dem Lenkungsmechanismus Hierarchie betrachtet

¹⁵⁹ Vgl. Schaich, E. et al., Statistik II, 3. Aufl., München 1990, S. 122

¹⁶⁰ Vgl. Buob, H., Die Autobahnvignette: eine Fallstudie zur politischen Willensbildung in der Schweiz, Diss. an der Univ. Freiburg (Schweiz) 1989; IRF (International Road Federation), Hrsg., Internationale Straßenstatistik, Genf 1962-1997; Klenke, Bundesdeutsche..., a.a.o.; Obermaier, Raumordnung..., a.a.o., S. 187f.

Die statistischen Prüfungen der Hypothesen, vgl. Tab. 4, bestätigen weder einen Zusammenhang zwischen der Höhe der heimischen Automobilproduktion/Einwohner im Jahr 1984 und der Höhe des Motorisierungsgrades im Jahr 1985 (Hyp. A), noch zwischen dem Anteil der Beschäftigten in der Automobilindustrie an der Bevölkerung und dem Motorisierungsgrad (Hyp. B). Dieser mangelnde Zusammenhang erklärt sich aus der Exportorientierung der Automobilproduktion z.B. in der BRD und in Japan, aber auch dem hohen Motorisierungsgrad in der Schweiz, die keine Automobilproduktion besitzt. Unterschiedlich hohe Motorisierungsgrade lassen sich damit statistisch nicht über die Existenz und Größe einer Automobilindustrie bestätigen. Ihr Einfluss auf die Politik und Wirtschaft muss durch andere Faktoren überdeckt sein.¹⁶¹

Die Akteure Eisenbahngesellschaften unterscheiden sich in den Ländern insbesondere durch ihre Rechtsform. Öffentliche Eisenbahnunternehmen streben weniger das Ziel Rentabilität als das Ziel einer gemeinwirtschaftlichen Leistungserstellung an. Da sie in der Untersuchung dominieren, wird zwischen der Höhe der betrieblichen Defizite und folgenden Rationalisierungsmaßnahmen kein Zusammenhang erwartet. Hypothesen C und D lauten:

- C Es besteht kein Zusammenhang zwischen der Höhe des betrieblichen Defizits der Eisenbahnen und ihrem Personalabbau in der Folgezeit.
- D Es besteht kein Zusammenhang zwischen der Höhe des betrieblichen Defizits der Eisenbahnen und ihrem Streckenabbau in der Folgezeit.

Die Hypothesen werden über das betriebliche Defizit der Eisenbahn im Bezug auf das BIP im Jahr 1977 oder den betrieblichen Kostendeckungsgrad (ohne staatliche Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen) im Jahr 1977 einerseits und über den Abbau von Personal (Hyp. C) bzw. über Streckenstilllegungen (Hyp. D) zwischen 1975 und 84 andererseits geprüft. Beide Hypothesen können statistisch nicht widerlegt werden und finden somit eine Bestätigung.

Demgegenüber reagieren private Eisenbahngesellschaften gemäß ihres Rentabilitätsziels und ihrer Sanktion des Konkurses schneller und konsequenter auf Nachfrageänderungen. Als Beispiel gelten hier die privaten US-amerikanischen Eisenbahngesellschaften und ihr Personenverkehrsangebot bis zu dessen staatlicher Übernahme im Jahr 1971.¹⁶² Sie hatten ihr Angebot bereits vor 1955 drastisch reduziert. Es kann damit davon ausgegangen werden, dass private Eisenbahngesellschaften tendenziell zu einem geringeren Eisenbahnpersonenverkehr führen als öffentliche. Eine statistische Überprüfung dieses Zusammenhanges ist jedoch nicht möglich.

¹⁶¹ Vgl. Pucher/Ioannides/Hirschmann, Passenger ..., a.a.o., S. 387; Mäding, Infrastrukturplanung..., a.a.o., S. 187; Obermaier, Raumordnung..., a.a.o.

¹⁶² Vgl. Kennedy, The statist evolution..., a.a.o., S. 173; Jane, Jane's World Railways: a world wide survey of railway operation, London, versch. Jg.

4.4.2 Einfluss von Handlungsrestriktionen

Als wesentliche Handlungsrestriktionen der Akteure im PÖGS PV wurden bereits für die Systementwicklung wirtschaftlich-finanzielle, zeitliche, räumlich-geographische und Umweltrestriktionen identifiziert. Diese Restriktionen sowie internationale Einflüsse scheinen auch für unterschiedliche Systemergebnisse verantwortlich zu sein.

Finanzielle Restriktionen

Ausgehend von einer Präferenz der privaten Personen für ein eigenes Automobil, stellt die finanzielle Restriktion des Einkommens den Hauptfaktor für unterschiedliche Motorisierungsgrade dar. Hieraus folgt Hypothese E:

- E Der Motorisierungsgrad und das Pro-Kopf-Einkommen stehen in einem engen positiven Zusammenhang.
Wer ein Auto besitzt, benutzt es auch, da meistens kein anderes Verkehrsmittel dieselbe hohe Verfügbarkeit, Geschwindigkeit und einen ähnlichen Komfort aufweist. Hieraus folgt Hypothese F:
- F Je höher der Motorisierungsgrad ist, desto höher ist die Automobilnutzung.

Beide Hypothesen werden für 1985 hochsignifikant bestätigt.¹⁶³ Betrachtet man jedoch die Motorisierungsgrade und Automobilnutzung für das Jahr 1995, löst sich der enge Zusammenhang für Hyp. F auf.¹⁶⁴ Dies deutet bei hohen Motorisierungsgraden auf eine Sättigung bei der Verkehrsmittelnutzung oder auf räumliche Restriktionen hin.

Einkommenshöhe und Automobilnutzung stehen mit anderen Größen in Zusammenhang. Zum einen wird die Motorisierung in einem engen Zusammenhang mit der Tertiärisierung der Wirtschaft gesehen, die zu höherem Einkommen und höheren Mobilitätsanforderungen führt. Hieraus kann Hypothese G abgeleitet werden:

- G Der Anteil des Tertiären Sektors steht in positivem Zusammenhang mit der Automobilnutzung

Auch diese Hypothese, geprüft über den Anteil der Beschäftigten im tertiären Sektor (1980) und den Pkwvehikelkm/Einwohner (1985), wird auf dem 5 %-Niveau bestätigt, vgl. Tab. 4. Es liegt damit der Schluss nahe, dass im Untersuchungszeitraum materieller Wohlstand, wirtschaftliche Entwicklung und eine hohe Automobilität zusammen gehören.

¹⁶³ Vgl. Tab. 4.

¹⁶⁴ Die Korrelation nach Pearson zwischen Motorisierungsgrad und Pkwvehikelkm/Einw. für das Jahr 1995 liegt bei lediglich .5886 (P= .021) bei 15 Ländern (Die Daten für Österreich fehlen).

Weiterhin bedeutet eine hohe Wirtschaftsleistung üblicherweise auch größere Finanzspielräume für staatliche Akteure, also Ressourcen für eine Infrastrukturerstellung zur Erweiterung räumlich-geographischer Restriktionen (z.B. Schweiz).

Räumlich-geographische Restriktionen und Umweltrestriktionen

Für die Expansion des MIV stellt die Infrastruktur eine der wichtigsten Restriktionen dar. Entsprechend müsste die Ausweitung des Straßennetzes, die auch als Proxi für eine Veränderung der Siedlungsstrukturen ansehbar ist, zu einer Erhöhung der Automobilnutzung führen:

- H Je größer die Ausweitung des Straßennetzes ist, desto höher ist der Anstieg der Pkw-Nutzung.

Die Ausweitung des Straßennetzes, gemessen über seine prozentuale Verlängerung zwischen 1965 und 1985, korreliert erwartungsgemäß mit der Veränderung der Pkw-Nutzung (1965-85) pro Einwohner. Hypothese H kann auf dem 5%-Niveau bestätigt werden kann. Hiermit wird eine verkehrsinduzierende Wirkung von Straßenbaumaßnahmen bestätigt.¹⁶⁵

Räumliche Restriktionen für den Verkehr verschärfen sich bei hohen Bevölkerungs- und Verkehrsdichten. Damit stehen sie in engem Zusammenhang mit Umweltrestriktionen und mit externen Kosten (Staus, Unfälle). So ergibt sich in Ballungsgebieten eine Nachfrage nach flächensparenden und umweltverträglicheren Massenverkehrsmitteln. Entsprechend kann man für das Jahr 1985, in dem die Vollmotorisierung in den meisten der untersuchten Ländern erreicht ist, einen positiven Zusammenhang zwischen der Bevölkerungsdichte und der Eisenbahnnutzung ableiten:

- I Je höher die Bevölkerungsdichte ist, desto höher ist die Eisenbahnnutzung.

Der positive Zusammenhang zwischen Bevölkerungsdichte und Eisenbahnnutzung wird auf dem 10 %-Niveau für das Verkehrsaufkommen/Einwohner im Jahr 1985 bestätigt. Die niedrige Signifikanz erklärt sich durch die ungleichmäßige Bevölkerungsverteilung in den Ländern, die in der Kennzahl Bevölkerungsdichte verloren geht. Repräsentanten für diesen Zusammenhang wären die dichtbesiedelten Länder Schweiz und Japan, in denen die Topographie die Verkehrsströme zusätzlich bündelt, auf der einen, und die USA auf der anderen Seite. Für die Personenverkehrsleistung ist der Zusammenhang nicht zu bestätigen.

¹⁶⁵ Vgl. auch Selz, Angebots- oder nachfrageseitige..., a.a.o.

Internationaler Einfluss: Europäische Integration

Ein internationaler Einfluss, der nur einen Teil der Länder (Gruppen 2 und 5) direkt betrifft ist, die Bildung der Europäischen Union. Ihre Auswirkungen auf die Systemergebnisse der Staaten sind ein Anstieg des (transnationalen) Verkehrs (v.a. des Güterverkehrs), Deregulierungsdruck, die Projektierung transnationaler Hochgeschwindigkeitsnetze für den Straßen- und Schienenverkehr und die Vorgabe, Schiene und Betrieb der Eisenbahnen zu trennen. Inwieweit diese Einflüsse unterschiedliche Nutzungsstrukturen von MIV und Eisenbahn im Vergleich zu anderen Ländern bewirken, kann hier nicht überprüft werden. Doch fallen die straßenverkehrsfördernde Politik in der EU gegenüber der eisenbahnfreundlichen und umweltorientierten Verkehrspolitik in der Schweiz auf, was auf die gute Interessenvertretung des Güterkraftverkehrs auf europäischer Ebene zurückgeführt werden darf.¹⁶⁶

4.4.3 Einflüsse von Lenkungsmechanismen und -strukturen

Der Einfluss von Lenkungsmechanismen auf Systemergebnisse ist nicht direkt messbar.

Einfluss des Marktes

Die Lenkungsstruktur Markt wird für die Systementwicklung als besonders wichtig eingeschätzt, da über sie die meisten Ressourcen fließen. So fand eine anhaltende Abwanderung der Nachfrager von der Eisenbahn statt, die sich auf Wettbewerbsvorteile des Autos z.B. hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit zurückführen lassen. Diese Wettbewerbsvorteile ergaben sich u.a. durch den Straßenbau (vgl. Hyp. H). Für den MIV kann zudem durch die enge Korrelation zwischen Durchschnittseinkommen und Motorisierungsgrad ein starker Marktmechanismus abgeleitet werden, der jedoch keine Systemunterschiede erklären kann.

Ausgehend vom Qualitätsmerkmal Reisegeschwindigkeit, müsste die Nutzung der Eisenbahn mit Geschwindigkeitserhöhungen steigen. Es müsste also ein positiver Zusammenhang zwischen Elektrifizierungsgrad und Eisenbahnnutzung bestehen. Hypothese J lautet:

J Je höher der Elektrifizierungsgrad eines Eisenbahnnetzes ist, desto höher ist die Eisenbahnnutzung.

Der positive Zusammenhang zwischen dem Elektrifizierungsgrad des Streckennetzes (1985) und der Personenverkehrsleistung/Einwohner wird auf einem 10 %igen Signifikanzniveau bestätigt. Ein statistischer Zusammenhang zwischen Elektrifizierungsgrad und dem Personenverkehrsaufkommen/Einwohner besteht jedoch nicht. Hier deutet jedoch die Korrelation zwischen Bevölkerungsdichte und Personenverkehrsaufkommen (Hyp. I) auf den Wettbewerbsvorteil des Massenverkehrsmittels Eisenbahn bei hohen Siedlungsdichten hin. Dort ermöglicht die Nachfrage einen rentablen Eisenbahnbetrieb. Eine Deregulierung erleichtert

¹⁶⁶ Vgl. Gsteiger, F., Dicke Luft in den Alpen, in: Die Zeit Nr. 8, 18. 2.1994, S. 3.

den Bahnen die Anpassung an die Nachfrage, woraus eine Konzentration ihres Angebots auf diese Strecken folgt. Dieser Prozess ist in allen Ländern zu beobachten, doch ist der Streckenabbau besonders umfassend in GB und in den USA, deren Politikstile durch einen geringen Eingriff in den Markt, also die Dominanz der Lenkungsstruktur Markt, geprägt sind.

Tabelle 4: Bivariate Zusammenhänge

Hyp.	Variablen	N	Korrelation	Signif.-niveau
A	Pkwproduktion 84 - Pkw/1000 Einw. 85	15 ¹⁾	.3670(P.)	n. s.
B	Anteil der Beschäftigten in der Automobilproduktion an der Bevölkerung 80 - Pkw/1000 Einw. 85	16	.1557 (P.)	n. s.
C	Defizit der Eisenbahn in % des BIP 1977 - Veränderung Eisenbahnpersonal 1975-84	15 ²⁾	-.1878 (P.)	n. s.
D	Kostendeckungsgrad Eisenbahn ohne Abgeltung 1977 - Veränderung Eisenbahnpersonal 1975-84	14 ³⁾	-.1659 (P.)	n. s.
	Defizit der Eisenbahn in % des BIP 1977 - Veränderung der Schienenstrecken 1975-84	16	-.0903 (P.)	n. s.
E	Kostendeckungsgrad Eisenbahn ohne Abgeltung 1977 - Veränderung der Schienenstrecken 1975-84	15 ²⁾	.1082 (P.)	n. s.
	BIP/Einw. US\$ 85 - Pkw/1000 Einw. 85	16	.7252(P.)	****
F	Pkw/1000 Einwohner 85 - Pkwperskm/Einw. 85	16	.8556(P.)	****
	Pkw/1000 Einwohner 85 - Pkwvehikelkm/Einw. 85	16	.8468(P.)	****
G	Anteil des tertiären Sektors 1980 - Pkwvehikelkm./E. 1985	16	.6615(P.)	***
H	Veränd. Straßenkm 65-85 - Veränd. Pkwvehikelkm./E. 65-85	16	.5424(P.)	**
I	Einw./qkm 85 - Eisenbahnpersonenkm/1000 Einw. 85	16	.3096(P.)	n. s.
J	Einw./qkm 85 - Eisenbahnpass./1000 Einw. 85	16	.4545(P.)	*
	Elektrifizierungsgrad 1985 - Eisenbpasskm/1000 Einw. 85	16 ⁵⁾	.4443 (P.)	*
	Elektrifizierungsgrad 1985 - Eisenbpassag./1000 Einw. 85	16 ⁵⁾	.1723 (P.)	n. s.

1) ohne Dänemark
 2) ohne USA
 3) ohne USA, Frankreich
 4) ohne Spanien, Portugal
 5) bei USA Elektrifizierung des Gesamtnetzes
 Korrelation nach P. = Pearson; Sp. = Spearman
 Signifikanzniveaus: n.s. nicht signifikant; * ≤ 0,1; ** ≤ 0,05; *** ≤ 0,01; **** ≤ 0,001

Einfluss Wahlsystem

Die politischen Einflussmöglichkeiten der Bürger hängen vom Wahlsystem und vom föderativen Aufbau des Staates ab. Eine Repräsentanz von lokalen (Wähler)Interessen in verkehrspolitischen Entscheidungsprozessen auf übergeordneter Ebene sichert tendenziell eine bessere Verkehrsanbindung der einzelnen Regionen/Kommunen. Dies kann für den Aufbau der Autobahnnetze und den verzögerten Abbau von Eisenbahnnetzen festgestellt werden. Beispiele hierfür bieten die Schweiz, Japan, die BRD und teilweise die USA auf der Seite der Länder mit hohem regionalen Einfluss. Repräsentant eines besonders hohen Einflusses der

Wähler ist die Schweiz. Ihr dezentraler Staatsaufbau und die Einrichtung der Volksreferenden hat zu einem weitverzweigten und guten Straßennetz und gleichzeitig zu einer Beibehaltung/Förderung des flächendeckenden öffentlichen (Eisenbahn)verkehrs, sowie später zu einer konsequenten Berücksichtigung des Umweltschutzes geführt. Auf der anderen Seite stehen die iberischen Staaten mit ihren autoritären Regimes bis in die 1970er Jahre und Frankreich bis in die 1980er Jahre: hier konzentrieren sich Verkehrssysteme auf die Metropolen und periphere Räume wurden vernachlässigt.¹⁶⁷ Auch die konsequente Privatisierung der Eisenbahn in GB darf auf den geringen Wählereinfluss zurückgeführt werden.¹⁶⁸

Einfluss Netzwerk

Netzwerke als Verhandlungsstrukturen im politischen Bereich finden sich in allen Ländern. Ihre Wirkungen auf Systemunterschiede konnten nicht überprüft werden. Ab den 1960/70er Jahren bildeten sich jedoch in einigen europäischen Ländern industrie-politisch motivierte Forschungsnetzwerke zur Entwicklung von Hochgeschwindigkeitsbahnsystemen (Frankreich, BRD, Italien, Schweden), wie sie bereits seit den 1950er Jahren in Japan im Rahmen der Wirtschaftsplanung bestanden.¹⁶⁹ Sie entwickelten sich aus den historischen Netzwerken zwischen staatlichen Eisenbahnen, ihren Lieferanten und staatlichen Akteuren, in denen zuvor andere Modernisierungsmaßnahmen (Elektrifizierung) vorangetrieben worden waren.¹⁷⁰ Ebenso ein Ergebnis dieser Netzwerkstrukturen sind bei den europäischen Bahnen technische und organisatorische Insellösungen, die heute ein gravierendes Wettbewerbshemmnis im transnationalen Verkehr darstellen.¹⁷¹ Diesen nationalen Netzwerken wird durch wettbewerbspolitische Richtlinien der EU zunehmend der Boden entzogen.

Einfluss Hierarchie

Unter Hierarchie fällt der Aufbau von Organisationen. Insofern ist dieser Lenkungsmechanismus ein Element des Staatsaufbaus und zeigt sich u.a. in den formellen Handlungsrestriktionen untergeordneter Ebenen von Politik und Verwaltung. Zur Errichtung von Infrastrukturnetzen bedarf es einer Entscheidungskompetenz eines zentralen Organs, vgl. hierzu die Planung und fristgerechte Umsetzung des Shinkansen in Japan und des TGV in Frankreich und die Kompetenzregelungen in der BRD, Schweiz, USA und auf europäischer Ebene.¹⁷²

¹⁶⁷ Vgl. Brücher, W., Zentralismus und Raum. Das Beispiel Frankreich, Stuttgart 1992.

¹⁶⁸ Vgl. Clarke, T., The political economy of the UK privatization programme: a blueprint for other countries?, in: Clarke, T. u. Pitelis, Ch., Hrsg., The political economy of privatization, London, New York 1993, S. 227.

¹⁶⁹ Vgl. Schwede, Die Privatisierung..., a.a.o.

¹⁷⁰ Vgl. Heimerl, Co-operation, a.a.o., S. 149ff.

¹⁷¹ Vgl. Heimerl, Interoperabilität..., a.a.o., S. 61ff.

¹⁷² Vgl. Brücher, Zentralismus..., S. 425 u. 441; für die Schweiz: Kaspar, C., Entwicklung der Schweizerischen Verkehrspolitik in den Sektoren Öffentlicher Bahn- und Straßenverkehr, Luftverkehr und Binnenschifffahrt seit 1940, Studie im Auftrag des Stabes der eidg. Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption GVK-CH, Bern 1975, S. 7.

Das Korrektiv der hierarchischen Lenkung, der rechtliche Einspruch, wirkte meist in Form einer Verzögerung und Verhinderung von Infrastrukturprojekten (vgl. Schweiz, BRD, USA und auf der anderen Seite Frankreich).¹⁷³

Hierarchische verkehrspolitische Maßnahmen, die den MIV beschränken, wären z.B. Verkehrsregeln, Importverbote und steuerliche Belastungen von Besitz und Nutzung von Automobilen. Die hohen steuerlichen Belastungen des MIV in Dänemark, Norwegen und Finnland bewirken relativ niedrigere Motorisierungsgrade. Es ist jedoch in allen Ländern festzustellen, dass restriktive Eingriffe in die Wahl des Verkehrsmittels Automobil nur im Notfall stattfinden. Gemeinwirtschaftliche Regulierungen des Eisenbahnverkehrs haben bei einem angemessenen Budget normalerweise einen ausweitenden Einfluss auf das Eisenbahnverkehrsangebot und das Systemergebnis Eisenbahnnutzung. Als Kontrastbeispiele seien hier die USA und GB mit geringen Regulierungen der Eisenbahn, niedrigen Subventionen und einem Minimalangebot auf der einen Seite und die Schweiz und Japan auf der anderen Seite genannt. Ein Beispiel für eine Marktregulierung ohne entsprechendes Budget für die Bahn stellt Portugal dar, wo sich in unzureichend bedienten Gegenden illegale Busverkehre bildeten.¹⁷⁴ Die Deregulierungen und das spätestens seit Mitte der 80er Jahre in allen Ländern von staatlichen Akteuren verfolgte Prinzip der „freien Wahl der Verkehrsmittel“ bewirken, dass der Lenkungsmechanismus Hierarchie zunehmend durch den Markt ersetzt wird.¹⁷⁵

Die Faktoren „Akteure mit ihren Zielen“, ihre „Handlungsrestriktionen“ und die bestehenden „Lenkungsmechanismen“ können damit nicht nur Entwicklungen, sondern auch Unterschiede zwischen der Verkehrsmittelnutzung in Staaten erklären. Sie stellen damit Systembestandteile mit klaren Funktionen dar. Wichtig ist das systemische Zusammenwirken aller Faktoren, da kein Faktor alleine eine Entwicklung bewirken oder gar steuern kann.

5. Ausblick

Wie sieht der Verkehr im 21. Jahrhundert aus? Die verkehrspolitischen Programme aller untersuchten Länder zielen darauf ab, dass unter Beibehaltung des Prinzips der „freien Verkehrsmittelwahl“ die Verkehrsmittel im Personenverkehr integriert weiterentwickelt werden.¹⁷⁶ Ziel dieser wachstumsorientierten Konzepte ist es, die Mobilität von Personen, Gütern und Informationen zu sichern und zu fördern. D.h. Massenverkehrsmittel und Hochgeschwindigkeitsbahnen in und zwischen Ballungszentren sollen die Straßen (und den Luftraum) auch aus Umweltgründen entlasten. Damit wird die Dominanz eines technisch verbes-

¹⁷³ Vgl. Winkler, F., Infrastrukturprojekte stoßen auf Widerstand. Swisstromo - bahnbrechendes Projekt oder sinnlose Utopie, in: Internationales Verkehrswesen 47 (1995), H. 4, S. 203; Hoffmann, Raumbedeutsamkeit..., a.a.o., S. 81.

¹⁷⁴ Vgl. Viegas, J. M., Portugal, in: Nijkamp, Euromobile..., Hrsg., a.a.o., S. 289.

¹⁷⁵ Vgl. Willeke, Verkehrswissenschaft als Begleiter, a.a.o.

¹⁷⁶ Für Japan: Obermaier, Raumordnung..., a.a.o.; für die USA: Brunnhuber, Verkehrstelematik..., a.a.o., S. 96-97; für Europa: siehe Abschnitt 3.1.8.

serten und umweltverträglicheren MIV in der (straßenverkehrsorientierten) Siedlungsstruktur in der Fläche gesichert.

Die Position für eine nachhaltige, umweltverträgliche Mobilität geht demgegenüber davon aus, dass über technische Durchbrüche allein ein „harmloser“ Verkehr nicht erreicht werden kann.¹⁷⁷ Diese Position führt zu der Frage, ob und wie der Modal Split gestaltbar ist. Die identifizierten Determinanten der Systementwicklung wären hier m.E. auch die Faktoren einer Veränderung. Da die Ziele der Akteure stabil sind, bleiben die Handlungsrestriktionen und Lenkungsmechanismen als Ansatzpunkte. Zur Verminderung der globalen Umweltauswirkungen des Verkehrs wären deshalb erfolgreiche Vereinbarungen auf internationaler Ebene nicht hoch genug zu bewerten. Sie stellten formale Handlungsrestriktionen dar, die sich regionalen Interessen entziehen.¹⁷⁸ Klammert man eine restriktive Lösung des Verkehrs- und Umweltproblems aus, könnte eine Politik in Richtung eines nachhaltigeren Verkehrs folgendermaßen aussehen: Das Angebot des ÖPNV und der Eisenbahn wird mit öffentlichen Subventionen ausgeweitet und gleichzeitig der fließende und ruhende Straßenverkehr durch preispolitische Maßnahmen mit seinen externen Kosten belastet. Der psychologisch und wirtschaftlich wichtige Automobilbesitz und -zugang der privaten Personen wird demgegenüber wenig belastet. Umweltverträgliche Verbesserungen werden über technische Innovationen und steuerpolitische Anreize angestrebt. Weiterhin werden Maßnahmen ergriffen um Siedlungs- und Arbeitsstrukturen zu schaffen, die Verkehr vermeiden oder zumindest Verkehrsströme kanalisieren, damit eine Verkehrsbedienung über Massentransportmittel erleichtert wird.¹⁷⁹ Wichtig ist dabei eine Stärkung des regionalen verkehrspolitischen Einflusses der privaten Personen, damit ihre Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt werden. Tatsächlich kann in Anbetracht der Schweiz der private Autofahrer nicht (mehr) als Hemmnis einer auf den Modal Split abzielenden umweltverträglichen Verkehrspolitik angesehen werden.¹⁸⁰ Als Problem für diese Politik könnte sich der schrumpfende Handlungsspielraum (finanzielle Restriktionen und Deregulierungen) der (national)staatlichen Akteure zeigen. Aus dem Blickwinkel der Nachhaltigkeit stellen sich deshalb steigende Mineralölpreise als Chance dar. Letztendlich wäre jedoch ein Paradigmenwechsel im kollektiven Ziel vom quantitativen zum qualitativen Wachstum die notwendige Voraussetzung einer nachhaltigen Mobilität.¹⁸¹

¹⁷⁷ BMU, Umwelt..., a.a.o., S. 108ff.; Masser, Svidén und Wegener Masser, I., Svidén, O., Wegener, M., The geography of Europe's futures, London, New York 1992, S. 153.

¹⁷⁸ Vgl. Pfander, J. E., Environmental Federalism in Europe and the United States: a comparative assessment of regulation through the agency of member states, in: Brader, J.B., Folmer, H. u. Ulm, Th., Environmental policy with political and economic integration: The European Union and the United States, Cheltenham, Brookfield 1996, S. 66f. u. 81.

¹⁷⁹ Vgl. Heimerl, Ansprüche..., a.a.o., S. 159; Aschmann et al., Mehr Fußgänger..., a.a.o.

¹⁸⁰ Vgl. die Akzeptanz der Eisenbahn in der Schweiz: Thielemann, T., Die künftige Rolle des Eisenbahnverkehrs in der Region. Erfahrungen, Strategien und Projekte aus der Sicht der Niederlande, in Heimerl, G., Hrsg., Möglichkeiten des Schienenpersonennahverkehrs in der Region, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B, Bergisch Gladbach 1991, S. 12.

¹⁸¹ Vgl. Majer, Wirtschaftswachstum: Paradigmenwechsel..., a.a.o., S. 85ff.

Literaturverzeichnis

- Aberle, G., Überforderte Verkehrspolitik: Das Phänomen Mobilität – beherrschbarer Fortschritt oder zwangsläufige Entwicklung, in: Internationales Verkehrswesen Nr. 45 (1993), H. 7/8, S. 405-410
- Allen, B. J. u. Vellenga, D. B. (1983), Public financing of railroads under the New Federalism, the progress and problems of selected state programs, in: Transportation Journal, Vol. 23, Nr. 1, Herbst 1983, S. 5 - 18
- Allmendinger, I., Determinanten des Personenverkehrs: Ein aktorsbasierter Ansatz im internationalen Vergleich, Diss. an der Univ. Stuttgart 2000, Stuttgart 2001
- Altshuler, A. et al., The future of the automobile, The report of MIT's International Automobile Program, London, Sydney 1984.
- Antrecht, R., In geheimer Mission, in: Capital, 6. Juni 1996, S. 49-56
- Aschmann, M., Ackermann, T., Hecht, Ch. U. Englmann, F. C., Mehr Fußgänger und Radfahrer – wie ist das zu erreichen: Direkte Nutzenmessung zur Ermittlung von Umstiegspotentialen zum Umweltverbund, in: Internationales Verkehrswesen, Jg. 51, 3/99, S. 83-85
- Banaian, K., Appendix: An overview of political business cycles, in: Willett, Th. D., Hrsg., Political business cycles: The political economy of money, inflation, and unemployment, Durham, London 1988, S. 116-128
- Banister et al., United Kingdom, in: Nijkamp, P. et al., Hrsg., Euromobile: transport, communications and mobility in Europe: A cross-national comparative overview, Aldershot, Brookfield 1990, S. 257-390
- Baratta v. M. et al., Der Fischer Weltalmanach: Zahlen, Daten, Fakten '97, Frankfurt/Main 1996
- Basedow, J., Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten: Eine rechtsvergleichende Untersuchung zur Verkehrspolitik, Augsburger Rechtsstudien Bd. 5, Heidelberg 1989
- Bass, T., C., Passenger Transport: regulation of international transport, in: ECMT (European Conference of Ministers of Transport), The evaluation of past and future transport policy measures. Introductory reports and summary of discussions, 10th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics 13-15.5.1985 Berlin (West), Berlin West 1985, S. 229-259
- Baum, H. u. Behnke, N. Ch., Der volkswirtschaftliche Nutzen des Straßenverkehrs, Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) Nr. 82, Frankfurt 1997

- Baum, H., Entkopplung von Verkehrswachstum und Wirtschaftsentwicklung, in: ZfV 66. Jg. H. 1, 1995, S. 13.31
- Bellers, J., Deutsche auswärtige Verkehrspolitik 1949-1989, Studien zur Politikwissenschaft Abt. C, Untersuchungen zur Außenwirtschaftspolitik Bd. 4, Münster, Hamburg 1992
- Bischofberger, N., Verkehrsangebot Schweiz 1960 - 1992: Entwicklung des schweizerischen Verkehrsangebotes auf Schiene, Strasse, Wasser, Luft und Rohrleitungen 1960 bis 1992, Schriftenreihe des IVT (Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik Strassen- und Eisenbahnbau) Nr. 93, Zürich, Dezember 1992
- Bjelcic, B., Die Träger nationaler und internationaler Verkehrspolitik und ihr Zusammenspiel in verkehrspolitischen Entscheidungsprozessen, in: ZfV, 61. Jg, 1990, H.2, S. 85-121 und H.3 S. 177-196.
- Blättel-Mink u. Renn, O., Zwischen Akteur und System. Die Organisierung von Innovation, Opladen 1997
- Blüthmann, H. 1995, Voll von Trümmern großer Reiche, in: Die Zeit Nr. 15 v. 7.4.1995, S. 35, S. 35;
- BMB+F (Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie), Mobilität dauerhaft erhalten... dabei unerwünschte Verkehrsfolgen spürbar verringern, in: Prospect: Zeitschrift des BMB+F, 1/1997, S. 17-18, S. 17
- BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit), Umwelt und Auto, Neue Wege – neue Maßnahmen, Bonn 1997
- BMV (Bundesministerium für Verkehr), Telematik im Verkehr, Sachstandsbericht 1998, Bonn 1998.
- BMV, Verkehr in Zahlen, Berlin versch. Jg.
- Borscheid, P., Auto und Massenmobilität in: Pohl, H. u. Treue, W. Hrsg., Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Beiheft 52 der Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Stuttgart 1988, S. 117-141
- Brandt, E. u. Schäfer, P., Der alpenquerende Transitverkehr - auf der Suche nach "sustainable mobility"; in: ZfV 67. Jg. H. 2 1996, S. 204-238
- Braunschweig, R. (1988), Der Wandel der öffentlichen Meinung über motorisierte Fahrzeuge, in: Pohl, H. u. Treue, W. Hrsg., Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Beiheft 52 der Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Stuttgart 1988, S. 79-93
- Brücher, W., Zentralismus und Raum. Das Beispiel Frankreich, Stuttgart 1992

- Brunnhuber, G., Verkehrstelematik - wie geht es weiter?, in: Internationales Verkehrswesen (49) 3/97, S. 96-97
- Budge, I., Issues, dimensions, and agenda change in postwar democracies: longterm trends in party election programs and newspaper reports in twenty-three democracies, in: Riker, W. H., Hrsg., Agenda formation, Ann Arbor 1993
- Buob, H., Die Autobahnvignette: eine Fallstudie zur politischen Willensbildung in der Schweiz, Diss. an der Univ. Freiburg (Schweiz) 1989
- Bürgel, H., Grundlagen deutscher Verkehrspolitik - Aus der Werkstatt des Verkehrspolitikers, Darmstadt 1983
- Button, K. u. Pitfield, D. (Hrsg., 1991), Transport deregulation: An international movement, Basingstoke 1991
- Cerwenka, P., Methoden langfristiger Prognosen, gezeigt am Beispiel der Pkw-Motorisierung; Strassenbau und Straßenverkehrstechnik Heft 179; hrsg. v. Bundesminister für Verkehr, Bonn 1975
- Clarke, T., The political economy of the UK privatization programme: a blueprint for other countries?, in: Clarke, T. u. Pitelis, Ch., Hrsg., The political economy of privatization, London, New York 1993, S. 205-233
- Clever, R., Schnelligkeit oder Häufigkeit: Überlegungen zur Einführung des Integralen Taktfahrplans im Fernverkehr der Eisenbahn, in: ZfV, 67.Jg. H2, 1996, S. 138-182
- Cohrs, H.-J., Der Automobilkonflikt zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Japan, Diss. an der Univ. Giessen, Spardorf 1986
- De Waele, A., Economic Changes, in: ECMT (European Conference of Ministers of Transport) European dimension and future prospects of the railways: report of the international seminar held in Paris on 15th-17th January 1986, Paris 1986, S. 21-49
- Dennerlein, R., Verringerung von CO₂-Emissionen im motorisierten Individualverkehr, in: Internat. Verkehrswesen Jg. 43, 1991, H. 10, s. 412-420
- Dietz, T., Die grenzüberschreitende Interaktion grüner Parteien in Europa, Diss. an der Univ. Mannheim, Opladen 1997
- Dodgson, J., Railway Privatisation and network access in Britain, in: ECMT (European Conference of Ministers of Transport) (Hrsg., 1995), Why do we need railways?: International Seminar 19-20 January 1995, Paris 1995, S. 35-58
- Dollinger, W., Grußwort, in: ECMT_(European Conference of Ministers of Transport), European dimension and future prospects of the railways: report of the international seminar held in Paris on 15th-17th January 1986, Paris 1986, S. 11; EG-VO 3359/90, S. 10-11

- Downs, A., *An economic theory of democracy*, New York 1957
- ECMT (European Conference of Ministers of Transport), *The evaluation of past and future transport policy measures. Introductory reports and summary of discussions, 10th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics 13-15.5.1985 Berlin (West)*, Berlin West 1985
- ECMT (European Conference of Ministers of Transport), *European dimension and future prospects of the railways: report of the international seminar held in Paris on 15th-17th January 1986*, Paris 1986
- ECMT (European Conference of Ministers of Transport), Hrsg., *Investment in transport infrastructure in the 1980*, Paris 1992
- ECMT, *Statistical trends in transport 1965-1989*, Paris 1993
- ECMT (European Conference of Ministers of Transport), *Why do we need railways?: International Seminar 19-20 January 1995*, Paris 1995
- Ellwanger, G., *Die Deutsche Bundesbahn zwischen Politik und Markt*, ZfV, H 2,3 1989, S. 123-141
- Englmann, F. et al., *Wege zu einer umweltverträglichen Mobilität - am Beispiel Stuttgart: 1. Zwischenbericht*, Stuttgart, 1996
- Europäische Kommission, *Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung: Herausforderungen der Gegenwart und Wege ins 21. Jahrhundert*, Weißbuch, Brüssel, Luxemburg 1994
- European Commission, *EU transports in figures, Statistical Pocketbook DG VII, 2. Auflage* 1997
- Fesharaki, F./Isaak, D. T., *OPEC, the Gulf, and the world petroleum market: a study in government policy and downstream operations*, London 1983
- Fortune u. Fortune International, *The largest industrial companies in the world*, versch. Jg.
- Franz, P., *Soziologie der räumlichen Mobilität*, Frankfurt 1984
- Frey, B. S., *Moderne Politische Ökonomie - Die Beziehungen zwischen Wirtschaft und Politik*, München, Zürich 1977
- Frey, B. S., *Theorie demokratischer Wirtschaftspolitik*, München 1981
- Fromm, G., *Verfassungsrecht, Eisenbahnrecht, Wettbewerbsrecht. Juristische Probleme der Reform der Eisenbahnen*, in: *Internationales Verkehrswesen*, H. 3, 1994, 97-103
- Ginderachter, J. van, *Die Reform des Strukturfonds*, in: *Informationen zur Raumentwicklung*, H. 8/9 1989

- Grabher, G., *Rediscovering the social in the economics of interfirm relations*, in: Grabher, G., *The embedded firm: On the socioeconomics of industrial networks*, London/New York, 1993, S. 1-31
- Grübler, A., *The rise and fall of infrastructures*, Diss. an der Univ. Wien, Heidelberg 1990
- Grupp, C., D. *Europa 2000. Der Weg der Europäischen Union*, 7. Auflage, Bonn 1997
- Gsteiger, F., *Dicke Luft in den Alpen*, in: *Die Zeit* Nr. 8, 18. 2.1994, S. 3
- Hall, P., *Governing the economy. The politics of state intervention in Britain and France*, New York 1986
- Hamm, W., *Deregulierung im Verkehr als politische Aufgabe*, München 1989
- Hamm, W., *Verkehr*, in: Albers, W. et al., Hrsg., *Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaft*, Bd. 7, Stuttgart, New York, Tübingen u.a., 1980, S. 224-257
- Hanawa, K., *On coordinating transport policy*, in: Toyota (Hrsg.), *the wheel extended*, Vol. V. No.1, Sommer 1975
- Heidenheimer, A., Hecló, H. u. Adams, C. T., *Comparative public policy: The politics of social choice in Europe and America*, 3. Aufl. New York, 1990
- Heimerl, G., *Co-operation/competition among equipment suppliers*, in: ECMT (European Conference of Ministers of Transport), Hrsg., *Why do we need railways?: International Seminar 19-20 January 1995*, Paris 1995, S. 133-156
- Heimerl, G., *Ansprüche an die Bewertung und Beurteilung von Massnahmen im öffentlichen Personennahverkehr*, in: *Festschrift zur Emeritierung von Prof. Dr. Claude Kaspar unter dem Thema „Theorie und Praxis der Tourismus- und Verkehrswirtschaft im Wertewandel“ - St. Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswirtschaft*, Reihe Tourismus, Bd. 30, 1996, S. 277-291
- Heimerl, G., *Interoperabilität der Verkehrsträger - Nationale Politik europäischer Bahnen*, in: *Jahrbuch des Bahnwesens - Nah- und Fernverkehr*, 1998, Folge 48, S. 58-71
- Heinze, G. H., *Verbändepolitik und Neokorporatismus: Zur politischen Soziologie organisierter Interessen*, Opladen 1981
- Herder-Dorneich, Ph., *Ökonomische Systemtheorie: Eine kurzgefaßte Hinführung*, Baden-Baden 1993
- Héritier, A., *Policy-Analyse. Elemente der Kritik und Perspektiven der Neuorientierung*, in: dieselbe Hrsg., *Policy-Analyse. Kritik und Neuorientierung*, *Politische Vierteljahrszeitschrift* 34, SH 24, Opladen 1993, S. 9-36

- Heyl, von A., Planungsrechtliche Verfahren, in: Steierwald, G. u. Künne H.-D., Hrsg., Stadtverkehrsplanung: Grundlagen, Methoden, Ziele, Berlin, Heidelberg, New York etc. 1994, S. 603-620
- Håkanson, H. u. Johanson, J., The network as a governance structure: interfirm cooperation beyond markets and hierarchies, in: Grabher, G. (Hrsg.), The embedded firm: On the socioeconomics of industrial networks, London/New York, 1993 S. 1-31
- Hochrangige Gruppe "Europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz" (1995), Hochgeschwindigkeit Europa, Februar 1995, hrsgg. v. Amt für amtliche Veröffentlichungen der europäischen Gemeinschaften, Brüssel/Luxemburg 1995
- Hoffmann, K. G., Raumbedeutsamkeit von Schnellbahnstrecken im Schienenverkehr, Diss. an der Univ. Bonn, Berlin 1985; UIC (Union Internationale des chemins de fer), Hochgeschwindigkeit in Europa mit frischem Elan, 3/94, Paris 1994
- Hofmann, R. (1987), Das Konzept Bahn 2000, in: Schweizer Eisenbahn-Revue 5/1987, S. 147-151
- Ihde, G. B., Die Entwicklung des EG-Verkehrsmarktes, in: Dichtl, E., Hrsg., Schritte zum Europäischen Binnenmarkt, 2. überarb. Aufl., München 1992, S. 171-193
- IRF (International Road Federation), AIMSE: The motorway project for the Europe of tomorrow, Genf 1990
- IRF, Internationale Straßenstatistik, Genf versch. Jg.
- Jane (Jane's Information Group) (versch. Jg.), Jane's World Railways: a world wide survey of railway operation, London, versch. Jg.
- Jänicke, M., Umweltpolitik im kapitalistischen Industriesystem. Eine einführende Problemskizze, in: derselbe, Hrsg., Umweltpolitik. Beiträge zur Politologie des Umweltschutzes, Opladen 1978
- Jann, W., Kategorien der Policy-Forschung, Speyerer Arbeitshefte 37, Speyer 1981
- Jeitziner, B., Ordnungstheorie auf entscheidungstheoretischer Grundlage, Diss. An d. Univ. Freiburg/Schweiz, Baden-Baden 1989
- Jones, D. T., Motor cars: a maturing industry?, in: Shepherd, G. et al., Hrsg., Europe's industries: public and private strategies for change, London 1983, S. 110-138
- Kaspar, C., Entwicklung der Schweizerischen Verkehrspolitik in den Sektoren Öffentlicher Bahn- und Straßenverkehr, Luftverkehr und Binnenschifffahrt seit 1940, Studie im Auftrag des Stabes der eidg. Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption GVK-CH, Bern 1975

- Kennedy, R. D. Jr., The statist evolution of rail governance in the United States, 1830-1986, in: Campbell, J. L., Hollingsworth, R., Lindberg, L. (Hrsg., 1991), Governance of the American economy, Cambridge, New York 1991, S. 138-181
- Kleinewefers, H., Reformen für Wirtschaft und Gesellschaft. Utopien, Konzepte, Realitäten, Frankfurt/M., New York 1985
- Klenke, D., Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung: Konfliktrträgige Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs, Habil-Schrift an der Univ. Bielefeld; Stuttgart 1993
- Knappe, E., Einkommensumverteilung in der Demokratie: der Beitrag der ökonomischen Theorie der Demokratie zur Analyse der Verteilungspolitik (Habil.-Schr. Freiburg/Breisgau), Freiburg 1980
- KOM (Kommission der Europäischen Gemeinschaften) Generaldirektion Verkehr, Transeuropäische Netze: Auf dem Weg zu einem Leitschema für das Straßennetz und den Straßenverkehr, Bericht der Arbeitsgruppe Autobahnen, Brüssel/Luxemburg 1993
- KOM, Mitteilung der Kommission: Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik, Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer angelegte Mobilität, Kom (92) 494 endg., 2.12.1992, Brüssel, 1992
- Krämer-Badoni, Th., Grymer, H. u. Rodenstein, M., Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils, Frankfurt 1971
- Laaser, C.-F., Wettbewerb im Verkehrswesen: Chancen für eine Deregulierung in der Bundesrepublik, hrsgg. v. Siebert, H., Kieler Studien 236, Tübingen 1991
- Leonhardt-Weber, B., Die Entwicklung der Qualitätsmerkmale im Verkehr: Eine Analyse vor dem Hintergrund der technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung, Diss. an der Univ. Kaiserslautern, München 1990
- Mackie, Th. T. u. Rose, 1942 - The international almanac of electoral history, 3. überarb. Auflage, Houndsmills, Basingstoke, Hampshire, London 1991
- Mäding, H., Infrastrukturplanung im Verkehrs- und Bildungssektor, eine vergleichende Untersuchung zum gesamtstaatlichen Planungsprozeß in der Bundesrepublik Deutschland (Habil.-Schr.), 1. Aufl., Baden-Baden 1978
- Majer, H., Interdisziplinäre Wachstumsanalyse, in: derselbe Hrsg., Neue Wege der Wachstumsanalyse. Ein interdisziplinärer Ansatz, Frankfurt, New York 1986
- Majer, H., Wirtschaftswachstum: Paradigmenwechsel vom quantitativen zum qualitativen Wachstum, München, Wien, Oldenbourg 1992

- Majer, H., Nationale und regionale Innovationssysteme - Wissenschaftsstadt Ulm, in: Blättel-Mink u. Renn, O., Zwischen Akteur und System. Die Organisierung von Innovation, Opladen 1997, S. 139-175
- Majer, H., Wirtschaftswachstum und nachhaltige Entwicklung, 3. völlig neu bearb. Aufl., München, Wien 1998
- Majer, H.; Bauer J.; Leipert, C.; Lison, U.; Seydel, F.; Stahmer, C., Regionale Nachhaltigkeitslücken. Ökologische Berichterstattung für die Ulmer Region, Sternenfels, Berlin 1996
- Malaurie, M.C., Passenger transport: regulation of international transport, in: ECMT (European Conference of Ministers of Transport), The evaluation of past and future transport policy measures. Introductory reports and summary of discussions, 10th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics 13-15.5.1985 Berlin (West), Berlin West 1985, S. 262-287
- Masser, Svidén und Wegener Masser, I., Svidén, O., Wegener, M., The geography of Europe's futures, London, New York 1992
- Maurel, J. B., Valentí, J. V. Geografía de España, Bd. 3 Geografía humana II, Barcelona 1990
- Messner, D., Die Netzwerkgesellschaft: Wirtschaftliche Entwicklung und internationale Wettbewerbsfähigkeit als Probleme gesellschaftlicher Steuerung, Diss. an der Univ. Berlin, Köln 1995
- Monami, E., European passenger rail reforms: a comparative assessment of the emerging models, in: Transport Review, Vol. 20, No. 1 Jan/March 2000, S. 91-112
- Monheim, H., Konzepte und Perspektiven einer neuen kommunalen Verkehrspolitik und -planung, in: Schwenke, O., Hrsg., Verkehrsplanung für eine menschengerechte Stadt, Locomer Protokolle 15/1986, Konferenz vom 25.-27. April 1986, Locom 1986, S. 41-65
- Moussiopoulos, N., Oehler, W., Zellner, K., Kraftfahrzeugemissionen und Ozon 2. neu bearb. Auflage, Berlin, Heidelberg, New York etc. 1992
- Müller, J. u. Vogelsang, I., Staatliche Regulierungen - Regulated Industries in den USA und Gemeinwohlbindung in wettbewerblichen Ausnahmebereichen in der Bundesrepublik Deutschland, Baden Baden 1979
- Müller, J.-H., Drude, M., Die Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn. Anmerkungen zum Mischverkehrskonzept, in: ZfV, 60. Jg. 1989, H. 2/3, S. 201-213
- Naßmacher, H., Vergleichende Politikforschung: eine Einführung in Probleme und Methoden, Opladen 1991
- Nieschlag, R., Dichtl, E., Hörschgen, H., Marketing, 18. durchges. Aufl., Berlin 1997

- Nijkamp, P., Euromobile: Trends, Research and Policies, in: Nijkamp, P. et al., Hrsg., Euromobile: transport, communications and mobility in Europe: A cross-national comparative overview, Aldershot, Brookfield 1990
- Niskanen, W. A., Bureaucracy and representative government, Chicago, New York 1971
- Obermaier, A., Raumordnung und Regionalentwicklung in Japan: Die Bedeutung des Verkehrssystems für die industrielle Standortwahl, Bonn 1996
- OECD, Economic surveys Norway 1994-1995, Paris 1995
- Olson, M., Aufstieg und Niedergang von Nationen: Ökonomisches Wachstum, Stagflation und soziale Starrheit, 2. durchges. Auflage, Tübingen 1991
- Olson, M., Die Logik des kollektiven Handelns, 2. durchges. Aufl., Tübingen 1985
- Peters, H.-R., Wirtschaftspolitik, München 1992
- Pfander, J. E., Environmental Federalism in Europe and the United States: a comparative assessment of regulation through the agency of member states, in: Brader, J.B., Folmer, H. u. Ulm, Th., Environmental policy with political and economic integration: The European Union and the United States, Cheltenham, Brookfield 1996
- Pita, L. A., Co-operation/competition among equipment suppliers, in: ECMT Hrsg., 1995.
- Pitelis, Ch. und Clarke, T., Introduction: the political economy of privatization, in: Clarke, T. und Pitelis, Ch., The political economy of privatization, London, New York 1993
- Plassard, F., for new demands, new services, in: ECMT (European Conference of Ministers of Transport), Hrsg., Why do we need railways?: International Seminar 19-20 January 1995, Paris 1995
- Pohl, H. u. Treue, W. Hrsg., Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Beiheft 52 der Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Stuttgart 1988
- Pucher, J., Ioannides, D. u. Hirschmann, I., Passenger transport in the United States and Europe: A comparative analysis of public sector involvement, in: Banister, D. u. Berechman, J., Hrsg., Transport in a unified Europe: Policies and Challenges, Amsterdam 1993, S. 369-419
- Quinet, É., The social costs of transport: evaluation and links with internalisation policies, in: ECMT (European Conference of Ministers of Transport), Hrsg., Internalising the social costs of transport, Paris 1994, S. 31-73
- Richter, R. u. Furubotn, E. (1996), Neue Institutionenökonomik: Eine Einführung und kritische Würdigung, Tübingen 1996

- Sabel, H. (1988), Höhen und Tiefen in der Geschichte der Unternehmen der Fahrzeugindustrie, in: Pohl, H. u. Treue, W. Hrsg., Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Beiheft 52 der Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Stuttgart 1988, S. 142-195
- Sachs, W., Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, 1. Aufl., Reinbeck 1984
- Schäfers, M., Ausstoß von Treibhausgasen und der Handel mit tropischer Luft, in: FAZ, Nr. 254 v. 2.11.1998, S. 8
- Schaich, E. et al., Statistik II, 3. Aufl., München 1990
- Scharpf, F., Die Handlungsfähigkeit des Staates am Ende des 20. Jahrhunderts, in: Politische Vierteljahresschrift 32. Jg., 1991, H. 4, S. 621-634
- Scharpf, F., Reissert, B., Schnabel, F., Politikverflechtung: Theorie und Empirie des kooperativen Föderalismus in der Bundesrepublik, Kronberg/Ts. 1976
- Scherrer, Ch., Governance of the automobile industry: the transformation of labor and supplier relations, in: Campell, J. L., Hollingsworth, R., Lindberg, L., Hrsg., Governance of the American economy, Cambridge, New York 1991, S. 209-235
- Schienstock, G., Probleme der Koordinierung, Steuerung und Kontrolle einer globalen Ökonomie, in: Blättel-Mink, B. u. Renn, Hrsg., Zwischen Akteur und System. Die Organisierung von Innovation, Opladen 1997, S. 69-89
- Schneider, F. u. Frey, B. S., Politico-economic models of macroeconomic policy: A review of empirical evidence, in: Willett, Th. D., Hrsg., Political business cycles: The political economy of money, inflation, and unemployment, Durham, London 1988, S. 239-275
- Schubert, K., Politikfeldanalyse. Eine Einführung, Opladen 1991
- Schwede, Die Privatisierung der Japanese National Railways (JNR): Eine Analyse auf der Grundlage der ökonomischen Theorie der Politik, Diss. an der Univ. Münster, Göttingen 1996
- Seherr-Thoss, H. C. Graf von, Kfz-Wirtschaft und Verbandswesen in: Die deutsche Automobilindustrie: eine Dokumentation von 1886-1979, 2. korr. Auflage, Stuttgart, 1979
- Seidenfus, H. St., Allokations- und Distributionsprobleme einer Deregulierung im Verkehrssektor der Bundesrepublik Deutschland, in: ifo-schnelldienst, 31/84, S. 10-12
- Selz, Th., Angebots- oder nachfrageseitige Steuerung der Verkehrsnachfrage? - Das Problem des induzierten Neuverkehrs, in: ZfV, 64. Jg., H. 1, Düsseldorf, 1993, S. 1 - 36

- Shaw, P. L., The surface transportation assistance act of 1982: short-term hopes and long-term implications, in: Transportation Quarterly, Vol. 40, Nr. 3, July 1986, S. 411-432
- Shell, Vertrauen führt zu neuer Gipfelfahrt, Shell-Prognose des Pkw-Bestandes bis zum Jahr 2000, Hamburg 1983
- Skeet, I., Opec: Twenty-five years of prices and politics, Cambridge, New York, New Rochelle, Melbourne 1988
- Sperling, D., Redebeitrag, in: Schwenke, O. (Hrsg.) Verkehrsplanung für eine menschengerechte Stadt, Loccumer Protokolle, Konferenz vom 25.-27. April 1986, 15/86, S. 288
- Stackelberg, F. von, Koordinationserfordernis und politische Machbarkeit, in: Seidenfus, H. St., Hrsg., Effiziente Verkehrspolitik - Voraussetzungen und Probleme, Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaften an der Universität Münster, Heft 91, 1980, Göttingen, S. 125-173
- Statistics Bureau Management and Coordination Agency, Japan statistical yearbook, versch. Jg.
- StBA (Statistisches Bundesamt), Länderbericht Österreich, Wiesbaden 1989
- StBA (Statistisches Bundesamt), Länderbericht Schweden, Wiesbaden 1988
- Stigler, G. J., The process of economic regulation, in: derselbe, Hrsg., The citizen and the state, Chicago 1975, S. 145-166.
- Stigler, G. J., The theory of economic regulation, in: derselbe, Hrsg., The citizen and the state, Chicago 1975, S. 3-21
- Strassmann, B., Die Bahn bremst. Von der Straße auf die Schiene auf die Straße - eine gute Idee wird von der Bahn systematisch boykottiert, in: Die Zeit Nr. 32 v. 5.8.1999, S. 28
- Tappe, M. Friedrich A., Höpfner, U., Knörr, Berechnungen der direkten Emissionen des Straßenverkehrs in Deutschland im Zeitraum 1995 bis 2010 unter der Verwendung von Kraftstoffen geänderter Zusammensetzung, Forschungsbericht UBA Berlin IFEU Heidelberg, 31.8.1996, Berlin, Heidelberg
- Teubner, G., Die vielköpfige Hydra: Netzwerke als kollektive Akteure höherer Ordnung, in: Krohn, W. u. Küppers, G., Hrsg., Emergenz: Die Entstehung von Ordnung, Organisation und Bedeutung, Frankfurt 1992

- Thielemann, T., Die künftige Rolle des Eisenbahnverkehrs in der Region. Erfahrungen, Strategien und Projekte aus der Sicht der Niederlande, in Heimerl, G., Hrsg., Möglichkeiten des Schienenpersonennahverkehrs in der Region, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B, Bergisch Gladbach 1991
- Thomson, M.J., Grundlagen der Verkehrspolitik, Bern, Stuttgart 1978
- Transport and Road Research Laboratory, The demand for public transport – report of the international collaborative study of the factors affecting public transport patronage – in: Heimerl, G., Hrsg., Die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr – aktueller Stand der Erkenntnisse über ihre Einflußgrößen im internationalen Vergleich -, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B, Köln 1982, S. 1-35
- UIC, Eisenbahnstatistik, Paris versch. Jg.
- Ulrich, P. u. Fluri, E., Management: Eine konzentrierte Einführung, 7. verb. Aufl., Bern, Stuttgart, Wien 1995
- UN (United Nations), Statistical Yearbook, New York, versch. Jg.
- UN, Demographic YB, New York versch. Jg.
- US Department of Commerce, Stat. Abstracts, versch. Jg.
- Vester, Ausfahrt Zukunft, Strategien für den Verkehr von Morgen. Eine Systemuntersuchung, München 1990
- Vickery, G., Globalisation in the automobile industry, in: OECD, Hrsg., Globalisation of industry: overview and sector reports, Paris 1996, S. 153-205
- Viegas, J. M., Portugal, in: Nijkamp, P. et al., Hrsg., Euromobile: transport, communications and mobility in Europe: A cross-national comparative overview, Aldershot, Brookfield 1990, S. 287-294
- Voigt, F., Verkehr – Entwicklung des Verkehrssystems, Band 2, 1. Hälfte, Berlin, 1965
- Voigt, F., Verkehr - Die Theorie der Verkehrswirtschaft, Band 1, 1. Hälfte, Berlin 1973
- Waldmann, R., Perspektiven der Verkehrspolitik in Frankreich, in: Internationales Verkehrswesen, 34 Jg., H. 5 Sept/Okt, 1982, S. 320-323
- Walther, M., Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland - Verselbständigung und politische Steuerung, Diss. an der Univ. Tübingen 1996, Balingen 1996

- Weber, R. H., Wirtschaftsregulierungen in wettbewerbspolitischen Ausnahmebereichen: Studien zur staatlichen Wirtschaftsregulierung und zum Einsatz der Regulierungsinstrumente in den Transport-, Kommunikations- u. Energiemärkten in der Schweiz und in den Vereinigten Staaten von Amerika. Wirtschaftsrecht und Wirtschaftspolitik Bd. 86, Baden-Baden 1986
- Wenk, R., Verkehrsinfrastrukturpolitik der EG, in: ZfV, 63. Jg., 1992, H. 1, S. 180-188
- White, L., J, The automobile industry, in: Adams, W., The structure of American industry, 6. Aufl., New York 1982, S. 136-190
- Wilks, St., Institutional insularity: government and the British motor industry since 1945, in: Chick, M., Hrsg., Governments, industries and markets: aspects of government-industry relations in the UK, Japan, West Germany and the USA since 1945, Aldershot, Brookfield 1990, S. 157-179
- Willeke, R., Motorisierung und Volkswirtschaft, in: Pohl, H. u. Treue, W. Hrsg., Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Beiheft 52 der Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Stuttgart 1988 S. 17-29
- Willeke, R., Verkehrswissenschaft als Begleiter der Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik, in ZfV, 68. Jg., H. 1, 1997, S. 52-72
- Willeke, R., Aufruhr im Sommerloch – wie frei ist die DB AG?, in: ZfV, 70 Jg., H. 1, 1999, S. 14-35
- Winkler, F., Infrastrukturprojekte stoßen auf Widerstand. Swissmetro - bahnbrechendes Projekt oder sinnlose Utopie, in: Internationales Verkehrswesen 47 (1995), H. 4, S. 34-38
- Wolf, W. (1992), Eisenbahn und Autowahn, erw. Neuauflage, Hamburg, Zürich 1992
- Wolff, B. und Neuburger, R., Zur theoretischen Begründung von Netzwerken aus der Sicht der Neuen Institutionenökonomik, in: Jansen, D. und Schubert, K., Hrsg., Netzwerke und Politikproduktion, Konzepte, Methoden, Perspektiven, Marburg 1995, S. 74-94
- Wright, A., The Spanish economy 1959-1976, London, Basingstoke, 1977

Heft

1997

- 1 *Wissmann, Matthias*: Verkehrspolitik für Wachstum und Beschäftigung
- 1 *Clement, Wolfgang*: Leitlinien für die Verkehrspolitik der Zukunft
- 1 *Teltschik, Horst*: Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum der Wirtschaft als verkehrspolitische Herausforderung
- 1 *Baum, Herbert*: Der volkswirtschaftliche Nutzen des Verkehrs
- 1 *Willeke, Rainer*: Verkehrswissenschaft als Begleiter der Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik
- 2 *Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr*: Neue Wege zur Finanzierung und Nutzungsoptimierung für die Straßeninfrastruktur
- 2 *Knorr, Andreas*: Wettbewerb und Flugsicherheit – ein Widerspruch?
- 2 *Reinhold, Tom*: Zur Problematik der Monetarisierung externer Kosten des Verkehrslärms
- 3 *Klamer, Michael*: Bewertung von Maßnahmen zur Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs in Städten
- 3 *Baum, Herbert*: Deregulierung und Sicherheit im Straßengüterverkehr
- 3 *Fox, Klaus-Peter*: Parkgebühren im Spannungsfeld juristischer und ökonomischer Betrachtung
- 4 *Cerwenka, Peter*: Die Berücksichtigung von Neuverkehr bei der Bewertung von Verkehrsweginvestitionen
- 4 *Storchmann, Karl-Heinz*: Europäische Umweltabgabe auf den Pkw-Verkehr? – Empirische Analyse der Kraftstoffnachfrage –
- 4 *Schöler, Klaus*: Die räumliche Trennung von Arbeiten und Wohnen – Kritik einer populären Kritik –

Heft

1998

- 1 *Maennig, Wolfgang und Thies, Carsten*: Markt- und Wettbewerbsversagen bei der Errichtung von Güterverkehrszentren
- 1 *Heine, Wolf-D.*: Mobilitätspsychologie – Psychologie für ein situationsangepasstes Mobilitätsverhalten
- 2 *Baum, Herbert und Kling, Thomas*: Steigerung der Verkehrssicherheit durch finanzielle Anreize im Versicherungssystem
- 2 *Bongartz, Ulrich*: Konzentration des Wettbewerbs im US-Luftverkehrsmarkt: Die Gesamtmarktebene und die Bedingungen an ausgewählten Flughäfen
- 2 *Herrmann, Andreas*: Das Kundenzufriedenheitskonzept – Ein Ansatz für Betriebe des öffentlichen Personennahverkehrs
- 3 *Bjelacic, Borislav*: Der internationale Luftpostverkehr – Entwicklungstendenzen und ihre Auswirkungen auf Fluggesellschaften –
- 3 *Wähler, Karlheinz*: Determinanten der Busnutzungsbereitschaft – eine empirische Studie zur Verlagerung des sekundären Ausflugsverkehrs vom Pkw auf den Bus
- 3 *Vieregg, Martin*: ICE und Transrapid im sich wandelnden Verkehrsmarkt – Hat Schienenpersonenfernverkehr noch eine Zukunft?
- 4 *Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium*: Probleme der Regionalisierung des ÖPNV und Ansatzpunkte für ihre Lösung
- 4 *Knapp, Frank*: Meßprobleme bei der Ermittlung der Wirkungen von Verkehr und Verkehrsinfrastruktur
- 4 *Reinhold, Tom*: Die Internationalisierung externer Kosten des Verkehrslärms als Erfolgsfaktor im Linienluftverkehr
- 4 *Jäckel, Klaus*: Wettbewerbsorientiertes Management von Streckennetzen
- 4 *Schwarz, Oliver*: Die finanzielle Belastung von Berufspendlern durch Straßenbenutzungsgebühren
- 4 *Cerwenka, Peter und Klamer, Michael*: Optimalgeschwindigkeiten für Personenkraftwagen unter Berücksichtigung von Neuverkehr

Heft

1999

- 1 *Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln und Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo), Bonn*: Probleme der Rationalisierung des ÖPNV und Ansatzpunkte für ihre Lösung – Entgegnung auf die Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium
- 1 *Willeke, Rainer*: Aufrubr im Sommerloch – wie frei ist die DB AG?
- 1 *Diekmann, Achim*: Verkehr als Wertschöpfungssträger und Nachfragegröße
- 1 *Jung, Christian*: Strategische Allianzen in der Verkehrswirtschaft
- 2 *Münzfering, Franz*: Mobilität als Grundlage für Innovation und Beschäftigung
- 2 *Steinbrück, Peer*: Mobilität für 18 Millionen Menschen: Verkehrspolitische Leitlinien für Nordrhein-Westfalen und Grenzen des Verkehrswachstums
- 2 *Gotschalk, Bernd*: Der Automobilverkehr als Wirtschafts- und Wachstumsfaktor
- 2 *Ludewig, Johannes*: Die Position der Deutschen Bahn im Verkehrsmarkt
- 2 *Baum, Herbert*: Beschäftigungswirkungen des Verkehrs – Eine quantitative Abschätzung
- 3 *Storchmann, Karl-Heinz*: Nulltarife im Öffentlichen Personennahverkehr als Second-Best-Lösung – Theoretisches Konzept und Implikationen für die Bundesrepublik Deutschland
- 3 *Hahn, Wolf*: Das Verkehrsverhalten am ländlichen Raum am Beispiel Angelburgs und Steffenbergs im Landkreis Marburg-Biedenkopf unter Verwendung eines sozialpsychologischen Verkehrsmittelwahlmodells
- 3 *Kunz, Martin*: Entbündelter Zugang zu Flughäfen: Zur Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste auf europäischen Flughäfen
- 4 *Fichert, Frank*: Flughafenmärkte in Europa: Potentiale wettbewerblicher Selbststeuerung und Anforderungen an einen geeigneten staatlichen Ordnungsrahmen
- 4 *Henninghausen, Axel*: Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe – Verkehrsverlagerung oder Steuerexport
- 4 *Schnippe, Christian*: Bestimmung wechselseitiger Verhaltenserwartungen von Kunden und Mitarbeitern als Beitrag zur Kundenorientierung: Vergleich von zwei aus Fremdbeschreibung gewonnenen Idealbildern am Beispiel des öffentlichen Personennahverkehrs

Heft

2000

- 1 *Szabo, Oliver*: Die Gestaltung „nachhaltiger“ ÖPNV-Netzwerke mit dem Transaktionskostenansatz
- 1 *Ernst, Matthias*: Telematik als Instrument einer flexiblen Verkehrspolitik – Potentiale und Grenzen
- 2 *Baum, Herbert*: Transport Intensity, Decoupling and Economic Growth
- 2 *Willeke, Rainer*: Systemkonforme Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur
- 2 *Ewers, Hans-Jürgen*: Wettbewerb im ÖPNV – Gefordert, gefürchtet und verteuert
- 2 *Maennig, Wolfgang und Sames, Marcel*: Determinanten der Seehafenwahl
- 3 *Klimke, Ulrich*: Die Deutsche Einheit im Verkehrswesen: Maßnahmen und Ergebnisse des Vereinigungsprozesses 1990
- 3 *Eisenkopf, Alexander*: Staugebühren, Infrastrukturkostendeckung und optimale Investitionen: Welchen Beitrag leistet die Anlastung von Staukosten zur gesamtwirtschaftlichen Effizienz?
- 3 *Schnell, Mirko*: Zur Effektivität möglicher Kooperationsformen im liberalisierten europäischen Luftverkehr – eine empirische Analyse
- 4 *Baum, Herbert*: Economic evaluation of road traffic safety measures
- 4 *Vallée, Dirk*: Verkehr und/oder Telekommunikation? – Eine Untersuchung zu physischen und virtuellen Raumüberwindungsprozessen
- 4 *Schmid, Martin*: Reaktionen des Freizeitverkehrs auf Kraftstoffpreisänderungen: Empirische Ergebnisse
- 4 *Hugo, Joachim*: Modellierung von Mobilitätsdaten mit Methoden der Künstlichen Intelligenz