

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Tabellenverzeichnis	10
Abbildungsverzeichnis	10
Abkürzungsverzeichnis	11
Einleitung	12
I. Ordnungspolitik und chinesische Wirtschaftsreform	16
A. Grundlagen der Ordnungspolitik	16
1. Begriffsabgrenzungen von Wirtschaftsordnung und Ordnungspolitik	16
2. Eine gewollte Ordnung - Die Soziale Marktwirtschaft	19
a) Preismechanismus	21
b) Eigentumsrecht	21
3. Übertragbarkeit einer sozialen Marktwirtschaftsordnung auf China	22
B. Chinesische Wirtschaftsreform aus Sicht der Theorie der Ordnungspolitik	24
1. Reform der Wirtschaftsordnung	25
2. Entwicklung des Marktmechanismus und des Eigentumsrechtes	28
a) Wiederentdeckung des Preis- und Marktmechanismus	29
b) Reform der Eigentumsrechte	32
b ₁) Trennung der Verfügungsrechte von den Eigentümerrechten: Das vertragsgebundene Verantwortungssystem	33
b ₂) Experimente mit der Umwandlung öffentlicher Unternehmen in Kapitalgesellschaften	35
b ₃) Zulassung von privatem Eigentum an den Produktionsmitteln	37
b ₄) Aufblühen der Kollektivbetriebe	39
b ₅) Zulassung von Unternehmen mit ausländischer Kapitalbeteiligung	40
b ₆) Zusammenfassung der Reform der Eigentumsordnung	41
c) Gestaltung der makroökonomischen Rahmenbedingungen	43
3. Bilanz der chinesischen Wirtschaftsreform	44
a) Merkmale der chinesischen Reform	44
b) Erfolge und Probleme	46
C. Relevanz der Ordnungspolitik für das Verkehrswesen	50
1. Beziehungen zwischen Wirtschaftsordnung und Verkehrswesen	50
2. Staatliche Aufgaben im Verkehrssektor aus ordnungspolitischer Sicht	51
II. Ordnungspolitische Betrachtung der Motorisierungsentwicklung in Industriestaaten	55
A. Die Motorisierungsentwicklung in ausgewählten Industrieländern	55
B. Erklärungsansätze im Überblick	61

	Seite
C. Entwicklungsmechanismen der Motorisierung.....	63
1. Die grundlegende Frage über die Mobilitätsentscheidung: Mobilitäts- bedürfnis, Mobilitätschance und Mobilitätsverhalten.....	64
2. Das individuelle Entscheidungskalkül der Motorisierung.....	68
a) Die kurzfristige Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl	70
b) Die langfristige Entscheidungssituation.....	72
3. Bestimmungsgründe der Motorisierung im Überblick.....	75
a) Einkommen.....	75
b) Siedlungsstruktur.....	79
c) Nutzen des Pkw aus individueller Sicht.....	84
d) Kosten des Autoverkehrs aus individueller Sicht.....	88
d ₁) Anschaffungskosten	88
d ₂) Steuerbelastungen	90
d ₃) Kraftstoffkosten	91
e) Öffentliches Verkehrsangebot in der individuellen Einschätzung.....	97
f) Fazit.....	101
D. Die Auswirkungen der Verkehrsordnungspolitik auf die Motorisierung.....	101
1. Die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen des Personenverkehrs.....	101
a) Marktregulierung des Personenverkehrs.....	102
b) Koordinierung der Preise im Personenverkehr.....	104
c) Harmonisierung der Kosten.....	104
2. Die Auswirkungen der Rahmenbedingungen auf den öffentlichen Personenverkehr	110
3. Wirkungen der Verkehrspolitik auf die Nutzelemente des Individualverkehrs und auf ihre Bewertung.....	113
4. Ordnungspolitische Auswirkungen auf die Kosteneinschätzung des motorisierten Individualverkehrs	116
a) Staubewältigung.....	117
b) Kilometerpauschale	120
c) Parkplatzangebot.....	122
d) Dienstwagenregelung.....	123
e) Fazit.....	125
E. Massenmotorisierung: Folge der Verkehrsordnungspolitik	126
III. Personenverkehrsmarkt und Motorisierungsentwicklung in China	129
A. Überblick über die Marktordnung und Marktentwicklung im Personenverkehr	130
1. Marktordnung im öffentlichen Personenverkehr.....	130
a) Marktordnung im außerstädtischen Personenverkehr	130
b) Marktordnung im städtischen Personenverkehr	133

	Seite
2. Die Entwicklung des modal split im Personenverkehr	135
a) Der außerstädtische Personenverkehr	135
b) Der städtische Personenverkehr	139
3. Hauptprobleme des Personenverkehrs in China	142
B. Die Rahmenbedingungen der Motorisierung in China und ihre Entwicklung ..	145
1. Der Straßenbau	145
2. Die Automobilindustrie	150
3. Die Pkw-bezogene Verkehrspolitik	154
4. Die Motorisierungsentwicklung in China	157
C. Die sektorale Industriepolitik für die Automobilindustrie und der Familienautoplan	160
D. Fundierung des Familienautoplans	164
1. Über die Gesetzmäßigkeit der Entwicklung der Motorisierung	164
2. Automobilindustrie als Führungssektor	165
3. Motorisierung und Wohlstand	169
4. Ressourcenbeschränkung der Motorisierung in China	171
a) Energieversorgung in China	172
b) Flächenverbrauch	173
c) Verkehrsbelastung und Umweltressourcen	174
E. Fazit: Verkehrspolitische Konzeptionslosigkeit	176
IV. Eine ordnungspolitische Konzeption für die Motorisierung in China	177
A. Das verkehrsordnungspolitische Ziel: Schaffung wettbewerbsfördernder Rahmenbedingungen	177
B. Preiswahrheit als ordnungspolitische Aufgabe im Verkehr	179
C. Die formale Preiswahrheit: Einführung des Preismechanismus für Umweltressourcen und für die Verkehrsinfrastruktur	182
1. Preise für Umweltressourcen	182
2. Preise für die Verkehrsinfrastruktur	184
a) Grundprinzipien der Anlastung der Verkehrswegekosten	185
b) Bereitstellung und Finanzierung der Verkehrswege	186
b ₁) Bereitstellung von Autobahnen	187
b ₂) Bereitstellung von normalen Straßen	189
3. Preise für Parkraum	191
D. Materielle Preiswahrheit: Effiziente Organisation des öffentlichen Verkehrs	192
1. Wettbewerbliche und privatwirtschaftliche Organisation als Zielmodell	192
2. Organisation des öffentlichen Busverkehrs	194
Exkurs: Das öffentliche Verkehrssystem in Hongkong	198
3. Organisation des Schienenpersonenverkehrs	199
E. Die Wirkungen der Preiswahrheit	203

	Seite
V. Umsetzbarkeit des Konzeptes der Preiswahrheit in China.....	207
A. Kulturelle und gesellschaftliche Wertvorstellungen.....	208
1. Kulturelle Tradition und Verhaltensmuster in China.....	208
2. Verkehrsverhalten und Einstellung gegenüber der Motorisierung.....	210
3. Die Einstellung gegenüber dem Verkehrssystem.....	213
B. Raumstruktur und Mobilitätsbedürfnisse in China und ihre Auswirkungen auf die Umsetzung der Preiswahrheit.....	215
1. Ein kurzer Überblick über die chinesische Raumstruktur.....	215
2. Grundsätze der Raumordnungspolitik in China.....	216
3. Siedlungsstruktur in China.....	220
a) Raumordnungspolitische Hierarchie.....	220
b) Urbanisierungsprozeß und städtische Bevölkerungsdichte.....	222
4. Die Auswirkungen der Siedlungsstruktur auf den Verkehr.....	226
C. Umsetzbarkeit der formalen Preiswahrheit.....	231
1. Chinesisches Umweltbewußtsein und Bepreisung der Umweltressourcen.....	232
2. Bepreisung der Verkehrsinfrastruktur und des Parkraums.....	236
3. Mögliche Widerstände gegen die formale Preiswahrheit.....	239
D. Umsetzbarkeit der materiellen Preiswahrheit - ein Vorschlag zur Reform des öffentlichen Personenverkehrs.....	240
1. Institutioneller Aufbau des Verkehrswesens.....	241
2. Reform des städtischen öffentlichen Personenverkehrs.....	242
a) Erste Stufe: Franchising des öffentlichen städtischen Personenverkehrs..	243
b) Zweite Stufe: Deregulierung des städtischen Busverkehrs.....	247
3. Reform der Organisation des Schienenverkehrs.....	249
a) Bisherige Reformmaßnahmen der chinesischen Eisenbahn.....	249
b) Reformpfade für eine effiziente Organisation des Schienenverkehrs.....	253
b ₁) Effizienzsteigerung durch mehr unternehmerische Entscheidungsfreiheiten der Bahn.....	253
b ₂) Dezentralisierung.....	254
b ₃) Umwandlung der Eisenbahndirektionen in Eisenbahnmagistral- Gesellschaften.....	256
b ₄) Institutionelle Trennung des Netzes vom Betrieb und Wettbewerb auf dem Netz.....	259
c) Ausblick auf eine tiefgreifende Bahnreform.....	261
E. Zusammenfassung zur Umsetzbarkeit des Konzeptes der Preiswahrheit.....	262
Schlußbetrachtung.....	264
Literaturverzeichnis.....	271

Tabellenverzeichnis

	Seite
Tab. 1.1 Bedeutung der verschiedenen Eigentumsformen 1994.....	42
Tab. 2.1 Der Pkw-Bestand in einigen Industrieländern (in 1.000 Stück).....	56
Tab. 2.2 Motorisierungsgrad in einigen Industrieländern (Pkw je 1.000 Einwohner)..	57
Tab. 2.3 Modal split für die Arbeitswege in Städten mit verschiedener Dichte (1980).....	81
Tab. 2.4 Entwicklung der Wegekostendeckung in der BRD (%).....	106
Tab. 2.5 Kosten und Erträge aller Unternehmensgruppen des ÖPNV (1988).....	107
Tab. 3.1 Die Entwicklung des außerstädtischen öffentlichen Personenverkehrs	136
Tab. 3.2 Die Entwicklung des Fahrradbestandes in China	140
Tab. 3.3 Autobahnbenutzungsgebühren in China (Stand 1990)	149
Tab. 3.4 Pkw-Industrie in China	151
Tab. 3.5 Pkw-Produktion und -Import in China seit 1978	153
Tab. 3.6 Entwicklung des Pkw- und Motorradbestandes in China (in 1.000 Stück).....	158
Tab. 3.7 Motorradbesitz der Haushalte (Motorräder je 1.000 Haushalte).....	159
Tab. 3.8 Ziele der Entwicklungsstrategie für Familienautos in China	162
Tab. 3.9 Ressourcenbedarf verschiedener Verkehrsmittel.....	171
Tab. 5.1 Bedeutung verschiedener Merkmale des Transportsystems in Singapur	214
Tab. 5.2 Einwohnerdichte im bebauten Stadtgebiet (1990).....	224
Tab. 5.3 Versteigerungen von Lizenzen für den öffentlichen Verkehr in China	245
Tab. 5.4 Die Betriebsergebnisrechnung der Bahndirektionen in den verschiedenen Reformphasen.....	250

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.1 Beziehung zwischen der totalen Faktorproduktivität und dem Anteil des nicht-staatlichen Sektors am Industrie-Output.....	48
Abb. 2.1 Die Motorisierungsdichte in ausgewählten Industrieländern	58
Abb. 2.2 Die durchschnittliche Jahreswachstumsrate des Pkw-Bestandes in einigen ausgewählten Industrieländern (%).....	59
Abb. 2.3 Entwicklung des Anteils des MIV am gesamten motorisierten Personenverkehr in Deutschland (%)	59
Abb. 2.4 Die Beziehungen zwischen Mobilitätsbedürfnis, Mobilitätschance und realisierter Mobilität.....	66
Abb. 2.5 Mobilitätsstruktur in Deutschland nach Anzahl der Wege.....	67
Abb. 2.6 Anteil des MIV an den jeweiligen Mobilitätszwecken.....	67
Abb. 2.7 Die Beziehung zwischen Haushaltseinkommen und Motorisierung (1983)...	76

	Seite
Abb. 2.8 Bruttosozialprodukt pro Kopf und Motorisierungsdichte im internationalen Vergleich (1993).....	77
Abb. 2.9 Automobilitätsinduzierte Entwicklungen im Verkehrsbereich und in der Siedlungsstruktur	83
Abb. 2.10 Steuerbelastungen des Pkw-Verkehrs im internationalen Vergleich in den 70er Jahren (Yen).....	91
Abb. 2.11 Beziehungen zwischen MIV und öffentlichem Personenverkehr	99
Abb. 2.12 Die Beziehungen zwischen der gesamtwirtschaftlich optimalen Verkehrsmenge und den wahrgenommenen privaten Grenzkosten.....	117
Abb. 2.13 Die optimale Stauegebühr	119
Abb. 3.1 Die Entwicklung des außerstädtischen Personenverkehrsaufkommens.....	136
Abb. 3.2 Die Entwicklung der außerstädtischen Personenverkehrsleistungen.....	137
Abb. 3.3 Modal split im Personenverkehr (Verkehrsaufkommen)	137
Abb. 3.4 Modal split im Personenverkehr (Verkehrsleistungen).....	138
Abb. 3.5 Die Entwicklung des Motorisierungsgrades in China.....	159
Abb. 5.1 Prinzipien der integrierten Siedlungseinheiten	217
Abb. 5.2 Die nachbarschaftliche Organisation in chinesischen Städten	219
Abb. 5.3 Die Administrationshierarchie in China	221
Abb. 5.4 Die räumliche Organisation einer typischen chinesischen Großstadt.....	223
Abb. 5.5 Regionale Dichte des außerstädtischen Straßenpersonenverkehrs (1987)...	227

Abkürzungsverzeichnis

CCP	Chinesische Kommunistische Partei
CO	Kohlenmonoxid
CO ₂	Kohlendioxid
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DVWG	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
ECMT	European Conference of Ministers of Transport
IVM	Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster
KONTIV	Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten
MIV	motorisierter Individualverkehr
NO _x	Stickstoffoxid
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
SO ₂	Schwefeldioxid
VDA	Verband der Automobilindustrie e. V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VOC	flüchtige organische Verbindungen (volatile organic compound)