

Inhaltsverzeichnis

I. Vorbemerkungen	S. 7
II. Verkehr im Spiegelbild der öffentlichen Meinung.	S. 11
1. Wie sieht die Öffentlichkeit die Zusammenhänge? S. 11 –	
2. Zur Grundthese vom Verkehr als Rückgrat der Wirtschaft S. 13	
– 3. Zur Grundthese vom Verkehr als notwendiges Übel S. 15 –	
4. Zur Grundthese vom Verkehr als Fremdkörper in der Markt-	
wirtschaft S. 18 – 5. Ergebnis S. 20	
III. Wesen und Funktionen des Verkehrs	S. 23
1. Was ist eigentlich Verkehr? S. 23 – 2. Die Funktionen des Ver-	
kehrs S. 24	
IV. Die Bedeutung des Verkehrs für Wirtschaft, Bürger und	
Staat.	S. 29
1. Verkehr und Wirtschaft S. 29 – 1.1 Verkehr als raumerschlie-	
ßende Gestaltungskraft und Kommunikationsbasis S. 29 – 1.2	
Verkehr als ein Motor der wirtschaftlichen Entwicklung S. 30 –	
1.3 Der Güterverkehr in Zahlen S. 34 – 2. Verkehr und Bürger	
S. 38 – 2.1 Beitrag des Verkehrs zu Mobilität und Kommunika-	
tion S. 38 – 2.2 Verkehr als Beitrag zur Chancengleichheit S. 41	
– 2.3 Verkehr als Beitrag zur Lebensqualität S. 43 – 2.4 Der Per-	
sonenverkehr in Zahlen S. 45 – 3. Verkehr und Staat S. 48 – 3.1	
Grundsätzliche Zusammenhänge S. 48 – 3.2 Die besondere Be-	
deutung von Verkehrsinfrastruktur S. 50 – 3.3 Der Ausbau der	
Verkehrswege in der Bundesrepublik Deutschland S. 53 – 3.4 Das	
Verkehrswesen als staatspolitisches Instrument S. 54 – 3.5 Der	
finanzielle Aufwand des Bundes für den Verkehr S. 56 – 4. Nega-	
tive Auswirkungen des Verkehrs – die Kehrseite der Medaille	
S. 57 – 5. Zur Frage der Bewertung der negativen Effekte des	
Verkehrs S. 60 – 6. Ergebnis S. 61	

V. Schiene oder Straße – eine echte Alternative? S. 63

1. Denkbare Möglichkeiten zur Beseitigung der Fehlentwicklungen im Verkehrsbereich S. 63 – 2. Stärken und Schwächen der Verkehrsträger S. 64 – 2.1 Technische Systemmerkmale von Schiene und Straße S. 65 – 2.2 Stärken des Schienenverkehrs S. 68 – 2.3 Schwächen des Schienenverkehrs S. 69 – 2.4 Stärken des Straßenverkehrs S. 72 – 2.5 Schwächen des Straßenverkehrs S. 72 – 3. Schiene und Straße im Vergleich S. 73 – 3.1 Aus der Sicht der Verkehrsnutzer – die einzelwirtschaftliche Betrachtungsweise S. 74 – 3.1.1 Personenverkehr S. 74 – 3.1.2 Güterverkehr S. 78 – 3.2 Die gesamtwirtschaftliche Betrachtungsweise S. 80 – 3.2.1 Verkehrssicherheit S. 81 – 3.2.2 Umweltbelastungen S. 82 – 3.2.3 Verbrauch volkswirtschaftlich knapper Reserven S. 87 – 3.2.4 Verkehrsstauungen S. 93 – 4. Fazit: Spezifische Eignung der Verkehrsträger im Personenverkehr und Güterverkehr S. 94 – 5. Sind die Verkehrsmengen quantitativ überhaupt von einem Verkehrsträger zu bewältigen? S. 95

VI. Schiene und Straße – Vom Gegeneinander zum Miteinander S. 99

1. Die Ursachen der bisherigen Entwicklung S. 100 – 1.1 Die gesetzlich-organisatorischen Rahmenbedingungen S. 100 – 1.1.1 Die Anfänge einer Verkehrspolitik S. 100 – 1.1.2 Die Zeit nach dem 2. Weltkrieg S. 103 – 1.2 Wettbewerbsverzerrungen S. 109 – 1.2.1 Das besondere Verhältnis Staat – DB S. 109 – 1.2.2 Wegekosten S. 112 – 1.2.3 Unterschiedlicher Ausbau der Infrastruktur S. 114 – 2. Ein rationales Verkehrssystem als Lösungsansatz S. 118 – 2.1 Ziele der Verkehrspolitik S. 118 – 2.2 Wege zum Ziel S. 123 – 2.2.1 Markt oder Staat? S. 123 – 2.2.2 Aufgaben von Staat und Verkehrsträgern S. 124 – 2.3 Was ist – was muß geschehen? S. 125 – 2.3.1 Infrastrukturpolitik S. 125 – Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung S. 127 – Von der koordinierten zur integrierten Wegeplanung S. 128 – 2.3.2 Möglichkeiten staatlicher Ordnungspolitik S. 131 – Ordnungspolitik als Preispolitik S. 131 – Kapazitätspolitik S. 133 – Harmonisierung vor Liberalisierung S. 134 – Steuern und Abgaben S. 135 – 2.4 Stärken der Wettbewerbsposition der Deutschen Bundesbahn S. 137 – 2.5 Bewußtseins- und Verhaltensänderungen bei allen Verkehrsträgern – Voraussetzung der Kooperation S. 145

VII. Ausblick S. 153

Literaturverzeichnis S. 155

Stichwortverzeichnis S. 156