

INHALT

Abkürzungsverzeichnis

9

I. Grundlagen

1.	Gegenstand und Ziel der Arbeit	14
2.	Die Policy-Analyse	17
2.1	Die Policy-Analyse - von der "aktiven Politik" zur "staatlichen Steuerung"	19
2.2	Steuerungsverständnis	24
3.	Staatliche Steuerung	27
4.	Steuerungsbereiche der Verkehrspolitik	30
5.	Das Verhältnis von Staat und Wirtschaft	37
5.1	Veränderung von Staatlichkeit	39
5.2	Gesellschaftliche Modernisierung und Verkehrspolitik	46

II. Verkehrspolitik und Gütermarktordnung seit 1949: Strukturen und Entwicklungen

1.	Externe Ursachen der Verkehrsentwicklung	49
1.1	Raum- und Siedlungsstrukturen	49
1.2	Ökonomisches System	51
1.3	Politische Entwicklung	54
1.4	Kulturgut Automobil und Mobilität	55
2.	Der Personenverkehr	60
2.1	Politisches Ziel: Massenmotorisierung	60
2.2	Besteuerung des Individualverkehrs: Einnahmequelle oder Lenkungsinstrument ?	64
2.3	Der öffentliche Personenverkehr	66
2.3.1	Der Fernverkehr: Politischer Immobilismus	66
2.3.2	Die Vernachlässigung des öffentlichen Personennahverkehrs	70
2.3.3	Die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs	73
2.3.4	Entwicklung	78
3.	Der Güterverkehr	81
3.1	Die Entstehung der "dualistischen" Verkehrsmarkt- ordnung der 30er Jahre	81

3.2	Bundesstaatliche Regulation auf dem Güterverkehrsmarkt: Die Übernahme der "dualistischen" Verkehrsmarkordnung	84
3.3	Eigendynamische Entwicklung des Güterverkehrs	85
3.4	Die Entwicklung der Markordnung im Güterfernverkehr seit 1949	88
3.4.1	Deutsche Bundesbahn und Straßengüterverkehr	88
3.4.2	Strukturelle Benachteiligung und unternehmerische Unbeweglichkeit: Die Binnenschifffahrt	93
3.4.3	Organisationsformen	94
3.4.4	Markordnung	95
3.5	Güternahverkehr und Wirtschaftsverkehr	101
3.5.1	Abgrenzung	101
3.5.2	Markordnung	102
3.5.3	Wirtschaftsverkehr als kommunale Aufgabe	103

III. Verkehrspolitik seit den achtziger Jahren: Verkehrspolitische Modernisierung

1.	Triebkräfte einer verkehrspolitischen Modernisierung	105
1.1	Die Erweiterung des verkehrspolitischen Zielkatalogs: Die Ökologisierung der Verkehrspolitik	105
1.2	Die "politische Wende" 1982/83	107
1.2.1	Entbürokratisierung und Dezentralisierung	107
1.2.2	Deregulierung	109
1.2.3	Privatisierung	110
1.3	Eine neue Steuerungsebene: Die Europäische Union	112
1.3.1	Europäische Verkehrspolitik bis 1985	115
1.3.2	Integrationspolitik als Triebfeder für die Liberalisierung der Verkehrsmarkordnung für den Güterverkehr	116
1.3.3	Verkehr und Umwelt	118
1.3.4	Ansätze für ein integriertes europäisches Verkehrssystem	120
2.	Der Personenfernverkehr	122
2.1	Ursachen für die Nachfrage nach staatlichen Steuerungsleistungen	122
2.1.1	Politische Konzeption der Europäischen Union zum Personenverkehr	123
2.2	Ablehnung einer ordnungspolitischen Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs	124
2.3	Infrastrukturpolitik	129
2.4	Motorisierter Individualverkehr zwischen Politik und Industrie	133

2.4.1	Technologische Konzepte	133
2.4.2	Verkehrsleit- und Informationssysteme	135
2.4.3	Industrielle Interessen und Technologiepolitik	136
2.4.4	Technologiegeleitete Konzepte zur Verkehrsbeeinflussung	142
3.	Die Bahnstrukturreform	147
3.1	Hintergründe	147
3.2	Bahnstrukturreform und Europäische Integration	149
3.3	Die Deutsche Bahn AG: Ein neuer institutioneller Rahmen	154
3.4	Die Deutsche Bahn AG : Trennung von unternehmerischen und öffentlichen Aufgaben	158
4.	Dezentralisation I - Die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs	160
4.1	Ursachen der Regionalisierung	160
4.2	Aufgabenverantwortung und Transfermodi	164
4.3	Neuordnung	168
4.3.1	Vergrößerter kommunaler Handlungsspielraum	171
5.	Dezentralisation II - Eine integrierte Nahverkehrspolitik ?	175
5.1	Kommunale Verkehrspolitik	175
5.2	Ordnungs- und preispolitische Maßnahmen	176
5.3	Überregionales Verkehrsmanagement	180
5.4	Wirtschaftsförderung oder Verkehrspolitik ?	185
5.5	Personennahverkehrspolitik in der Fläche	188
6.	Der Güterverkehr	190
6.1	Liberalisierungspolitik der Europäischen Union - Der Abbau der nationalen Güterverkehrsmarktordnung	190
6.1.1	Deregulierung der Güterverkehrsmarktordnung	193
6.2	Harmonisierungspolitik und Zielkonflikte der deutschen Verkehrspolitik	197
6.2.1	Folge der Liberalisierungspolitik: Preissenkungen im Güterverkehr	201
6.2.2	Umweltfreundlicheres Verkehrssystem durch Effizienzorientierung	204
6.3	Rahmensteuerung durch Infrastrukturpolitik	208
6.3.1	Die Änderung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen - quantitative Maßnahmen	208
6.3.2	Die Änderung der infrastruktureller Rahmenbedingungen - qualitative Maßnahmen	212
6.3.2.1	Güterverkehrszentren	216
6.3.2.2	Neue Verkehrstechnologien im Güterverkehr	221

6.4	Der Wirtschaftsverkehr - Eigeninitiative der Wirtschaft und fehlende politische Konzepte	222
7.	Europäische Verkehrsinfrastrukturpolitik - ein multi- funktionales Instrument der europäischen Integration	229
IV.	Schluß	
1.	Steuerbarkeit	236
2.	Der Wandel staatlicher Steuerungskapazitäten und Steuerungsstrukturen	240
2.1	Die Ökonomisierung	240
2.2	Infrastrukturelle Steuerung	242
2.3	Dezentrale Steuerung	246
3.	Funktionswandel des Staates	248
3.1	Gemeinwohl	248
3.2	Angleichung staatlicher und interessen geleiteter Problemlösungskonzeptionen	253
3.3	Gesellschaftlicher Konsens	256
4.	Verselbständigung	257
5.	Politikfeldanalyse - weshalb nicht !	258
	Literaturverzeichnis	260