

Verkehrspolitik und Bewertungsverfahren gar nicht gehört

Kapitel 1.

1.1. Marktversagen

(1) Funktioniert die unsichtbare Hand nach Adam Smith?

Unsichtbare Hand – nach Adam Smith (1776)

→ Zielerreichungsgrad gesellschaftlich wesentlich höher wenn jedermann seine eigenen Ziele verfolgt, als wenn Ziele der Gesellschaft befolgt werden sollen.

Jedoch schon die Erfahrung mit dem Nachwächter Staat des 19. Jhd. der nur einige wesentliche Staatsdienstleistungen (Rechtsordnung, Landesverteidigung, Gesundheitsfürsorge ...) bereit stellt und den Rest dem freien Spiel des Marktes überläßt führt zu der Erkenntnis, daß die Marktwirtschaft, sich selbst überlassen, ihr eigenes Ordnungsprinzip nicht aufrecht erhalten kann. Um ihren immanenten Selbstzerstörungstendenzen durch Marktmacht, Krisen, Verelendung und Umweltbelastung präventiv zu begegnen, benötigt sie den Staat als Ordnungsmacht.

(2) Was verstehen Sie unter Marktversagen und wie werden darauf aufbauend Eingriffe des Staates in die Wirtschaft begründet?

Die Theorie des Marktversagens ist eine Ergänzungstheorie zur marktwirtschaftlichen Steuerung. Eingriffe des Staates in die Marktwirtschaft werden also mit einem Versagen des Preismechanismus durch Marktstörungen begründet.

(3) Welche Maßnahmen zur staatlichen Marktregulierung kennen Sie und welche Ziele werden damit verfolgt?

1. → Sicherheitsvorschriften
2. → Regulierung der wirtschaftlichen Tätigkeit.

Sicherheitsvorschriften:

- schaffen Regelungen, die die Sicherheit sicherstellen sollen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrerlaubniszwang für Fahrer, Fahrtüchtigkeit des Fahrzeuges und des Fahrers)
- stellen sicher, daß Dritte vor negativen Externalitäten geschützt werden

Regulierung der wirtschaftlichen Tätigkeiten

- prägen den Markt, wenn der Busunternehmer persönliche Zulassungsvoraussetzungen erfüllen muß und eine Konzession benötigt, die ihm vorschreibt, wie er wann wo wen mitnehmen muß und welchen Preis er dafür verlangen darf
- → bei Rücknahme der ökonomischen Regulierungen bleiben aber die Sicherheitsvorschriften bestehen
- Mögliche Formen der Regulierung:
 - direkte Preiseingriffe (Tarife)
 - Marktzugangs- und Kapazitätsbeschränkungen (Konzessionen, Kontingente)
 - Qualitäts- und Konditionenfestsetzung (RAS als Förderbedingung des GVFG)
 - Kontrahierungszwang (müssen Leute mitnehmen)
 - Investitionslenkung (Arbeits- und Umweltbestimmungen, Finanzhilfen, administrative Genehmigungsvorbehalte, Anreize zur Desinvestition)

1.2. Staatsversagen und Liberalisierung

(4) Wie werden staatliche Regulierungen auf Verkehrsmärkten heute beurteilt und welche Konflikte werden hieran deutlich? Nennen Sie einige Beispiele dazu.

Die Realität der Deutschen Verkehrsmärkte war bis Anfang der 90er Jahre durch staatlich geschützte Monopole (Luft-, Eisenbahn- und Nachrichtenverkehr, ÖPNV) oder Kartelle (Schifffahrt, Straßengüterverkehr). Die Erstarrungstendenz dauernder Staatseingriffe haben auch hier zu verstärkten Forderungen nach Liberalisierung, Entstaatlichung (Deregulierung) und Privatisierung entstehen lassen. Fehlsteuerungstendenzen auf zahlreichen Märkten (Agrarmarkt, Wohnungswesen, Eisenbahn, öffentlicher Dienst, Gesundheitswesen, Arbeitsmarktpolitik) begründen die Forderung die staatliche Steuerung derartiger Bereiche drastisch einzuschränken, d.h. solche Märkte zu liberalisieren.

(5) Sehen Sie einen zyklischen Zusammenhang zwischen Markt- und Staatsversagen als Politiktrends?

Produktlebenszyklus:

Immanente Fehlsteuerungstendenzen (Thomsen, Voigt) und Wohlfahrtstheorie führen zu Regulierungs aus Marktversagen.

Empirische Kritik, Problematik von Staatsbetrieben und Schwächen übersteigerter staatlicher Lenkung führt zu Deregulierung aus Staatsversagen.

Neue Schwachpunkte der Deregulierung, Verkehrswachstum contra Umweltschutz führen zu Regulierung wegen strukturbedingter Fehlsteuerungstendenzen.

→ Ein stabiler Zustand wird also offensichtlich nicht erreicht → Ein steuernder Eingriff erfordert also in der Folge einen weiteren steuernden Eingriff, der wieder „rückreguliert“

1.3. Staatsversagen

(6) Welche Formen des Staatsversagens gibt es und welche Auswirkungen haben diese auf den Verkehrsmarkt? Diskutieren Sie Probleme des Staatsversagens aus traditioneller, ökonomischer Sicht.

1. Politisches Staatsversagen:
 - der Staat verzichtet auf politische Gestaltung und auf vorsorgliches Eingreifen
 - Durch diese Entscheidungsschwäche werden Nachregulierungen möglich, die aber nur die Symptome bekämpfen.
2. Ökonomisches Staatsversagen:
 - Die staatlichen Leistungen werden unwirtschaftlich erbracht.
3. Funktionales Staatsversagen:
 - Staatliche Tätigkeiten sind mit strukturellen Mängeln verknüpft.
 - Die meisten Probleme dadurch, daß der Blick für den Zusammenhang fehlt
 - Quantität vor Qualität
 - Es werden nur solche Probleme angegangen, die auch ins öffentliche Bewußtsein gerückt werden.

Beispiele:

- Schulden der DB AG (wegen polititschen Streckenaufgaben)
- Vorschriftenflut für Materialbeschaffung
- Verkehrsplanung streng nach Konzepten für nur einen Verkehrsträger und nicht für das gesamte Verkehrssystem

(7) Welche Widersprüche der modernen Industriegesellschaft nennt Jänicke? Erläutern Sie diese und beurteilen Sie deren Folgewirkungen auf den Verkehrssektor.

1. *Unwirtschaftlichkeit des Staates hat wirtschaftliche Ursachen* (wie Ökonomisierung, traditionelles Wachstum, Marktmacht) → Behördenwachstum, Planstellen, Beamte auf Lebenszeit
2. Es ist ein *politische Problem* die Folgenbeseitigung wirtschaftlicher Akteure in wachsendem Maße zu übernehmen. Der Staat aber *reagiert wirtschaftlich*, indem er die Einkommensbildung in diesem Problembereich fördert. → politisches Problem will der Staat wirtschaftlich lösen
3. Je mehr Geld in die Folgenbeseitigung fließt, desto größer wird das Interesse an den negativen Folgen (und desto geringer das signalisierte Interesse an einer weiteren Problemvermeidung)
4. Je weniger der Staat präventiv handelt, desto abhängiger wird er vom Wachstum der Wirtschaft (um seinen Folgenbeseitigungsbedarf finanzieren zu können) und desto geringer wird seiner Interventionsneigung.
5. Je größer das staatliche Ausgabenvolumen, desto geringer seine politische Macht (denn er wird immer abhängiger und ohnmächtiger) → *gewährte Subventionen werden selten zurückgenommen, DB-Verschuldung*

Hinzuzufügen sind:

6. Schulden die der Staat in kritischen Phasen aufnimmt um frühere Fehlentscheidungen zu korrigieren, werden in Zeiten der Erholung kaum wieder zurückgezahlt → in der nächsten Krise ist er also noch ohnmächtiger.
7. Bei steigender Orientierungslosigkeit und Krisenanfälligkeit wird den Politikern diese Abstinenz gerade von denjenigen vorgeworfen, die diese einst durchsetzten und von ihr profitierten

1.4. Besonderheiten der Verkehrsmärkte

(8) Sind Verkehrsmärkte wirklich besondere Märkte? Welche sogenannten Besonderheiten der Verkehrsmärkte werden von Voigt und Thompson genannt? Nennen und erläutern Sie diese anhand von zwei Verkehrsträgern.

Charakteristika nach Thompson (1974, 1978):

- grundsätzliche Zweiteilung in bewegliche und unbewegliche Betriebseinrichtungen (mit immensen Wettbewerbsfolgen)
- Tendenz zu räumlichen Monopolbildung durch Einzugsbereiche von Infrastruktureinrichtungen
- Nebeneinander unterschiedlicher technologischer Entwicklungsstufen (Überalterung)
- herausragende Bedeutung von externen Nutzen und Kosten
- Anpassungsprobleme des Angebots an die Nachfrage

Charakteristika nach Voigt (1978) → Unterteilung in Besonderheiten im engeren und im weiteren Sinne

Besonderheiten im engeren Sinne

- Nichtspeicherbarkeit der Verkehrsleistung
- Auftreten von Überkapazitäten außerhalb der Spitzenzeiten, besonders im öffentlichen Verkehr bedingt durch dessen Beförderungspflicht
- hohe Kapitalintensität verbunden mit einem entsprechend hohen Fixkostenanteil
- ausgeprägte Nachfrageschwankungen
- sehr heterogener Verkehrsmarkt

Besonderheiten im weiteren Sinne

- Die Verkehrswirtschaft bildet eine technisch-ökonomische Voraussetzung der Marktwirtschaft und ist für den volkswirtschaftlichen Kreislauf und das heutige wirtschaftliche Geschehen unabdingbar.
- Die Verkehrswirtschaft besitzt eine ungeheure Gestaltungskraft sozio-ökonomischer Prozesse, die das wirtschaftliche, gesellschaftliche und politische Leben prägt.

1.5. Traditionelle Interventionsgründe

(9) Erläutern Sie die traditionellen Interventionsgründe und nennen Sie jeweils ein Beispiel.

natürliche Monopole und ruinöser Wettbewerb:

Will man Größen- und Verbundvorteile von Monopolen nutzen, gleichzeitig aber die Monopolgewinne verhindern, muß man regulieren.

Bleibt ein Monopol unreguliert, stellen sich auf Dauer folgende Nachteile ein:

- Wettbewerb findet auf der Anbieterseite nicht statt
- Kostendisziplin ist gering, da sie nicht vom Markt gefordert wird
- Wird Gewinnmaximierung unterstellt (Grenzkosten = Grenzerlöse), so liegt der Preis beim Monopol über dem des freien Wettbewerbs.
- Die Qualität der angebotenen Monopolgüter/-leistungen liegt unter der beim freien Wettbewerb, da die fehlende Angebotsalternative keine Abwanderung der Nachfrage auf gleichartige, bessere Produkte zu befürchten hat.

→ Regulierung eines Monopols z.B. der Deutschen Post AG durch Verstaatlichung, Erlassen von Gesetzen, die Preise und Qualitäten regeln (Bundes Post Gesetz)

ruinöser Wettbewerb:

Argumentation für ruinösen Wettbewerb im Verkehrssektor:

Wettbewerb im Verkehrssektor legt Preissenkungen nahe, um einen höheren Beschäftigungsgrad und höhere Einkommen zu realisieren. Bei starken Nachfrageschwankungen, dauerhaftem Nachfragerückgang und verzögerter Kapazitätsanpassung erfolgt ein Preiskampf mit Preisen unter den Durchschnittskosten, d.h. von nicht mehr gedeckten Fixkosten (=Verzicht auf Ersatzinvestitionen) bis hin zum Konsumverzicht der Anbieter durch nicht mehr voll gedeckte variable Kosten (=vor allem Löhne und Gehälter). → Es erfolgt eine Ausbeutung der Anbieter durch sich selbst.

Beispiel: Binnenschifffahrt

→ Staatliche Konsequenz aus den Problemen ruinöser Konkurrenz besteht in:

- Einschränkung des Wettbewerbs durch Tarifgenehmigungspflicht
- Angebotsbeschränkungen (Konzessionierung)
- Desinvestitionshilfe (Abwrackprämien)

Unteilbarkeiten:

Über einen freien Markt kommt es normaler Weise zu einem Wettbewerb. Problematisch ist das allerdings im Verkehrssektor, da wir es dort meist mit Projekten zu tun haben, die wie folgt zu charakterisieren sind:

- langfristig
- großräumig
- kapitalintensiv

Diese Charakteristika führen zu Marteintrittsbarrieren. Es ist eine gewisse Mindestgröße erforderlich, um die Projekte überhaupt jemals zu einem Erfolg zu führen.

Beispiele: Magnetschwebebahn, Containersystem, Airbus ...

Um solche Groß- und Langfristinvestitionen sicherzustellen, die private Unternehmer aus fehlender Finanzierungs- oder Liquiditätsmöglichkeit angeblich unterlassen würden, ist die Inanspruchnahme des Staates als außermärklicher Entscheidungsträger erforderlich.

Kollektivgüter, spezifische öffentliche Güter, Mischgüter, meritorische Güter

Es gibt sogenannte Kollektivbedürfnisse, die der einzelne für sich überhaupt nicht oder nur wesentlich schlechter für sich allein erbringen könnte. → Beispiele: Straßenbeleuchtung, Landesverteidigung, Polizei, Rechtsprechung, innerstädtisches Verkehrsnetz

Sind Nichtrivalität und Versagen des Ausschlußprinzips gegeben, handelt es sich um spezifische öffentliche Güter → Beispiel: Landesverteidigung

Mischgüter sind mit individuellen Nutzen verbunden, die jedoch erst dann ihre volle Höhe erreichen, wenn auch andere dieselben Güter konsumieren. → Beispiel: KFZ-Haftpflichtversicherung, Kat-Pflicht
Meritorische Güter bilden Güter und Dienstleistungen, deren Nutzen von den Konsumenten (aufgrund von Unwissenheit, Entscheidungsunfähigkeit, Werbung, sozialer Sicherung) „nicht richtig“ eingeschätzt werden und deren Nachfrage deshalb erheblich hinter dem „gesellschaftlich erwünschten Maß“ zurückbleibt. → Beispiele: Schulpflicht, Brandpflichtversicherung

Unvollkommene Information:

Hohe Informationskosten beschränken die Markttransparenz und können zu Fehlallokationen führen, indem Anbieter und Nachfrager von falschen Annahmen hinsichtlich Produktqualität und Arbeitsbedingungen ausgehen. Dies gilt auch dann, wenn die Transaktionskomplexität und die entsprechenden Transaktionskosten (Kosten für Vertragsabschlüsse, Transprote, Prüfen der Aktiva, Übertragung von Eigentumstiteln etc.) besonders hoch sind. Regulierungen werden dann mit der Begründung verlangt, die Informations- und Transaktionskosten zu senken und damit die Markttransparenz zu erhöhen.

Beispiel: Gesetzliche Vorschriften zur Angabe der Effektivverzinsung bei Finanzangeboten

Externalitäten

Externe Effekte entstehen dadurch, daß die Aktivitäten einer Wirtschaftseinheit (Produzent oder Konsument) andere Wirtschaftseinheiten beeinflußt, ohne daß dieser Einfluß über den Preismechanismus gesteuert wird.

Beispiel: Verursachung von Verkehrslärm durch den LKW eines Fuhrunternehmers

negativ: wenn Sie mit Nutzen- oder Gewinneinbußen verbunden sind

positiv: wenn Sie Nutzen oder Gewinnsteigerung bringen

→ Deswegen Externalitäten internalisieren!

In einem dezentralisierten marktwirtschaftlichen System bieten sich folgende

Internalisierungsmöglichkeiten an:

- Staatliche Interventionen durch Steuern, Preise für Verschmutzungsrechte, und (als schlechteste Lösung) Subventionen
- Staatliche Interventionen durch Festsetzung von Normen und Standards (Grenzwerten)
- Private Vereinbarungen (Coase-Theorem), wenn Eigentumsrechte zuordenbar sind und die Internalisierung keine Transaktionskosten (Informations- Verhandlungs- und Kontrollkosten) verursacht.

(9.a) Diskutieren Sie die Hoffnungen und Befürchtungen der Entstaatlichung auf Verkehrsmärkten. Welche Grenzen der Deregulierung werden in der Literatur diskutiert?

1.6. Konkrete Verkehrsmärkte in der BRD

(10) Worin bestanden die Hauptmerkmale der Regulation auf den Deutschen Verkehrsmärkten bis in die 90er Jahre?

Es sind in fast allen Bereichen Konzessionen notwendig, Zudem wurden fast überall die Tarife durch den Staat festgelegt.

1.7. Hoffnungen und Befürchtungen der Entstaatlichung auf den Verkehrsmärkten

(11) Nennen Sie einige Hoffnungen und Befürchtungen der Entstaatlichung auf Verkehrsmärkten. Welche Grenzen der Deregulierung werden in der Literatur diskutiert?

Vorzüge und Nachteile von Deregulierungen sind vor allen Dingen Fristenfragen (kurzfristige Unsicherheit gegen langfristiges Wachstum) und berühren vor allem Gruppeninteressen (Arbeitsplatzsicherheit als sozialer Besitzstand gegen Arbeitsuchende). Deshalb sind Deregulierungen auch so schwer durchzusetzen: weil der Staat (und sein Klientel) auf eigene Privilegien verzichten muß.

Da regulationsbedingte Preiserhöhungen Substitutionsprozesse begünstigen und die Wettbewerbsfähigkeit verringern, wird von einer Deregulierung erhofft, daß Wachstumskräfte freigesetzt und neue Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Durch Regulierung gibt es wenig Anstrengungen zur Produktivitätssteigerung (wenn Defizit so und so übernommen wird). Innovationen und Diversifikationen werden nicht belohnt → kann sich durch Deregulierung ändern.

In den USA hat die Deregulierung des innerstaatlichen Luftverkehrs diese Erwartungen sinkender Preise, verbesserter Organisation und steigender Nachfrage bestätigt.

Mögliche Probleme einer Deregulierung:

- extremes Linien- statt Netzdenken
- unkoordinierte Angebote
- schlechte Verbindungen
- fehlender Tarifverbund

Probleme einer Deregulierung, die nach der neuen Sichtweise gesehen werden:

- Umweltschutz (da höhere Belastungen durch induzierten Neuverkehr zu erwarten sind, wenn die Regulierungen wegfallen)
- Lebensqualität
- Sicherheit (durch Wegfall alter Sicherheitsauflagen)
- Angst vor „jobless growth“

Liberalisierung erfordert nicht weniger sondern mehr Sicherheitsauflagen für Produzenten und Betreiber

Um das Verkehrswachstum demokratisch auffangen zu können, war Deregulierung notwendig, deren preisinduzierte Nachfrage jedoch nach einer neuen Ordnung rufen wird. Deshalb spricht das wahrscheinlichste Szenario auch im Verkehrsbereich für eine zyklische Ordnungspolitik.

1.8. Bestreitbare Märkte

(12) Was verstehen Sie unter „bestreitbaren Märkten“ und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Wettbewerbspolitik?

Grundsätzlich basiert das Modell des bestreitbaren Marktes auf der Grundüberlegung, ob für ein optimales Ergebnis tatsächlich eine atomisierte Marktstruktur Voraussetzung ist oder ob nicht bereits das Vorhandensein potentieller Konkurrenz bei freiem Markteintritt ausreichend ist. Das sich unter diesen Prämissen ergebende Gleichgewicht ist dann erreicht, wenn kein Anbieter Veranlassung hat, den Markt zu verlassen und kein potentieller Konkurrent Anreize zum Markteintritt wahrnimmt. Dieser Zustand kann nur dann eintreten, wenn auf jedem Markt mit mindestens zwei Anbietern Preise gleich Grenzkosten gesetzt werden. Der von der potentiellen Konkurrenz ausgehende Wettbewerbsdruck kann sich besonders dann entfalten, wenn

- freier Marktzutritt und kostenloser Marktabgang möglich ist (also keine „sunk costs“)
- keine Benachteiligung gegenüber Etablierten bzgl. Käuferpräferenzen herrscht (→ möglichst homogenes Gut)
- keine Benachteiligung gegenüber Etablierten bezüglich dem Zugang zu Technologien gegeben ist.

(13) Was zeigen die praktischen Erfahrungen mit Deregulierung? Warum gilt die britische Deregulierung des Busverkehrs außerhalb Londons als ein Beispiel, wie man es nicht machen sollte?

Weil die Deregulierung nicht zum gewünschten Ergebnis geführt hat.

- durch Wettbewerb zwischen den Busunternehmen keine Verbundwirkung mehr → unattraktiver für den Fahrgast → daher Rückgang der Fahrgastzahlen
- Betriebskosten pro Buskilometer sind zwar gesunken → der Effekt wird allerdings durch die gesunkenen Fahrgastzahlen vollkommen negiert
- die Fahrpreise sind real gestiegen → weiterer Nachfragerückgang
- Bedienungskomfort gesunken, da eher die profitableren Hauptstrecken befahren werden.

(14) Was zeigen die praktischen Erfahrungen mit Deregulierung? Warum funktioniert die Deregulierung im US-Luftverkehr besser als die Britische Deregulierung des Busverkehrs außerhalb von London?

- der Wettbewerb zwischen den US-Airlines ist jetzt weniger intensiv, als zwischen den Britischen Busunternehmen
- Die Vorteile von Wettbewerb zwischen Luftverkehrsgesellschaften sind größer als zwischen Busunternehmen.
- Im Luftverkehr ist der Anteil der Zeitkosten an den gesamten Benutzerkosten (generalized costs) wesentlich geringer als im Busverkehr. Deshalb schlagen hier Betriebskostensenkungen eher durch.
- Unbequemlichkeiten durch unkoordinierte Angebote (wie Zugangs- und Wartezeiten) bewertet der Fluggast geringer als der Busbenutzer.

Kapitel 2.

2.1. Der ÖPNV am Ende der autogerechten Stadt

(15) Welche Lehren hält der ländliche ÖPNV für die Zukunft des Stadtverkehrs bereit?

Die Benutzerkosten enthalten nicht nur einen monetären Anteil (wie das Tarifentgelt), sondern auch noch den subjektiven Attraktivitätsunterschied zur besten zur Zeit verfügbaren Alternative zum ÖPNV-Linienverkehr.

Seinen Anspruch, ein Verkehrsangebot für die gesamte Stadt anzubieten, kann der ÖPNV nicht mehr aufrecht erhalten.

- ÖPNV besonders auf Hauptachsen mit hoher Nachfrage attraktiv
- ÖPNV wird für solche Fahrten akzeptiert, bei denen nicht umgestiegen werden muß und das Verkehrsmittel

(16) Welche Gefahren drohen der Arbeitsteilung zwischen spurgebundenen Verkehren und Straßenverkehren sowie zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr?

1. Die **radialstrahligen Bahnnetze haben die großen Städte geprägt**, aber leben heute nur noch von der alten Kern-Peripherie-Beziehung, deren Bedeutung schwindet.
2. Der **Druck des Fernverkehrs nimmt zu** und fordert vom Nahverkehr Verteilungsfunktionen zu neuen Zielen (disperse Siedlungsentwicklung, Querverkehre, neue Zentralitäten, Freizeitverkehr)
3. Das traditionelle ÖPNV-Liniendenken schafft **Umsteigezwänge**, die durch alte Netzübergänge und hierarchische Buszubringerkonzepte verschärft werden.
4. Das **traditionelle Großgefäß** für die Massen von gestern steht den heutigen Kriterien Individualisierung, Flexibilität, Wohlstand und Zweitauto gegenüber.
5. Zu diesen Akzeptanzproblemen kommt noch der **unmotorisierte IV** mit seinen Konkurrenzbeziehungen zwischen Fahrrad und ÖV sowie **Telependeln** aus attraktiven Wohnstandorten mit unumgänglichen IV-Fahrten.
6. Sämtliche derzeit verfolgten **Lösungsstrategien für den künftigen Stadtverkehr laufen auf Monosysteme** hinaus. Nach dem einfachsten Konzept läßt sich die Attraktivität des vorhandenen ÖPNV steigern, indem man den PKW gezielt zurückdrängt. Die Gegenseite wiederum fordert die Anpassung der ÖPNV-Systeme an ihre (geringe) Nachfrage.
7. Alle bekannten Konzepte zur Förderung des ÖPNV in unseren Städten vernachlässigen die Eigendynamik, **Machterhaltungstendenz und Anspruchshaltung des mobilitätsindustriellen Bereiches**. Die KFZ-Industrie arbeitet bereits konkret daran, Kapazitätsengpässe durch Leit- und Führungssysteme elektronisch auszuweiten und den alten ÖPNV überflüssig werden zu lassen.
8. Die **elektronische Zukunft des PKW** gefährdet die werbewirksamsten Argumente des ÖPNV (wie Umweltfreundlichkeit, Sicherheit, Zuverlässigkeit und Massenleistungsfähigkeit). Seine Vorzüge würden wieder von demjenigen Wettbewerber eingeebnet, der ihm bereits auf allen anderen Ebenen konkurrenzlos überlegen ist. Die großen traditionellen ÖPNV-Systeme aber werden dann sicher noch diejenigen von heute sein, obwohl die Qualitäten der PKW-Benutzung schon längst die Wünsche der ÖPNV-Benutzer prägen.

(17) Welchen Schwierigkeiten muß der öffentliche Nahverkehr heute begegnen? Welche Gründe sprechen für die Erhaltung eines „dualen Systems“?

- der MIV wird seine Kapazitätsgrenzen Dank der elektronischen Steuerungs- und Kopplungsfähigkeit weiter ausbauen
- Tun wir für die Raum- und Verkehrsplanung zu wenig, sind unsere Städte der Zukunft bestimmt durch einen „verbesserten“ MIV, der sich auch an seinen neuen, höheren Kapazitätsgrenzen bewegt, und durch einen öffentlichen Verkehr, der heruntergekommen sein wird und trotzdem kaum noch zu finanzieren sein dürfte.
- der ÖPNV ist nur noch auf den Linien mit hoher Nachfrage rentabel zu betreiben. → ÖPNV endet als Linienverkehrssystem für Massenbetrieb und geht in ein höherwertiges Mischsystem über.

Gründe für die Erhaltung eines „dualen Systems“:

- wenn ich zum Einkaufen mit dem ÖPNV fahre (was ich ohnehin nie!!! tun würde), kann ich nur das einkaufen, was ich auch mit dem ÖPNV transportieren kann.
- der ÖPNV ist im Massenbetrieb auf Linien wirtschaftlicher als der MIV
– der MIV ist in der Fläche wirtschaftlicher und flexibler als der ÖPNV

2.2. Verkehrsentwicklung durch Raumentwicklung in Berlin-Brandenburg

(18) Welche Konsequenzen ergeben sich aus dem Stadtentwicklungszyklus für die strategische Verkehrsplanung Berlin-Brandenburgs?

Als Prinzip ist dezentrale Konzentration strukturunabhängig gültig. Deshalb geht es hier und jetzt um die Maßstabsfrage.

Von entscheidender Bedeutung für die zukünftige Planung von Berlin-Brandenburg ist der Stadtentwicklungszyklus. Denn Des- und Reurbanisierung fördern Polyzentralität. Deshalb braucht ein „Rührei“ [Suburbanisierung] nicht nur einen anderen Verkehr als ein „Spieglelei“ [Desurbanisierung], sondern auch eine andere Flächennutzungspolitik (regional wie lokal).

Gerade wenn Berlin-Brandenburg die zweite Stufe „Suburbanisierung“ (Spieglelei) nachholt, müssen wir wissen, daß seine weitere Heterogenisierung vorprogrammiert ist.

Für einen Superknoten, wie Berlin, sind sternförmige Großnetze nicht zu vermeiden, aber es sind rechtzeitig Querverbindungen, Ringe und Tangenten zu schaffen und dezentrale Konzentration zu fördern.

→ Brandenburg wird zuerst ein Flächenland bleiben. Ein Flächenland aber braucht ein Flächenverkehrsmittel. Deshalb ist es so wichtig, daß die Erneuerung des ÖPNV vom PKW ausgeht und dieser Verkehrstrend die Umsetzung dezentraler Konzentration nachhaltig verbessern kann.

→ dezentrale Konzentration heißt jetzt für Brandenburg, weniger Standorte zu fördern, aber dafür Spitzenqualität anzustreben.

Vorschläge zuwanderungswillige Großstädter für Brandenburger Dörfer durch Sonderangebote, wie lebenslange Erbpacht u.ä., zu gewinnen, sollten ernsthaft überlegt werden, wenn dadurch die Schlüsselzuweisungen gesichert und die Infrastruktur erhalten werden kann.

(19) Welche Unterschiede zwischen Industriegesellschaft und Informationsgesellschaft dürften den traditionellen ÖPNV gefährden?

Unterschiede zwischen Industrie- und Informationsgesellschaft → die aus meiner Sicht wichtigen Faktoren habe ich fett markiert

Industriegesellschaft (vierter Kontradieff)	Informationsgesellschaft (fünfter Kontradieff)
---	--

zentrale hierarchisch gegliederte Führungsstruktur	Dezentralisierte und demokratische Entscheidungsfindung
Arbeitsteilung und Spezialisierung (Taylorismus)	Integrativer Arbeitsstil (Mischarbeitsplätze, Gruppenarbeit)
Starre, auf große Stückzahlen ausgerichtete Fertigungsorganisation	Flexible, auf wechselnde Aufträge ausgerichtete Fertigungstechniken
Bedarf an billigen, disziplinierten und gehorsamen Arbeitskräften	Bedarf an speziellem Know-How, an engagierten und kreativen Mitarbeitern
Preiswettbewerb	Preis-, Zeit- und Qualitätswettbewerb
Marketing nach breiten Zielgruppen	Eingehen auf spezifische Kundenbedürfnisse
Beschränkte Information und Beteiligung der Beschäftigten	Ausbau von Informationsmanagement und Mitwirkung
Informationsaustausch von „oben“ geregelt (hauptsächlich innerhalb von Institutionen)	Intensiver Informationsaustausch auf allen Ebenen innerhalb und zwischen Institutionen
Klare Trennung zwischen Arbeit und Freizeit	Überlappen von Arbeits- und Freizeitbereich

(20) Leitstrategie „Kollektivierung des Individualverkehrs und Individualisierung des Kollektivverkehrs“: Welche Mobilitätslösungen bieten sich kurzfristig für hochverdichtete Gebiete und Mittelzentren an?

Kollektivierung des Individualverkehrs: IV wird ÖV-fähig
 Individualisierung des Kollektivverkehrs: ÖV wird IV-ähnlich

Mögliche Strategien in diesem „Politikfeld 1“:

- Kiezbahnen, Kleinbusse mit Spurführungsoption, Quartierbus, Citybus, Ortsbus, Behördenbus, Telefonbus
- Ganglinienartige Vernetzung von verkehrsberuhigten Bereichen und Velorouten
- Parkrumbewirtschaftung und Straßengebühren
- „kombinierter Verkehr“ von Fußwegen, Fahrrad, Bus und Bahn mit Erreichbarkeitsvorteilen gegenüber MIV

(21) Leitstrategie „Kollektivierung des Individualverkehrs und Individualisierung des Kollektivverkehrs“: Welche Mobilitätslösungen bieten sich kurzfristig für das Umland der Agglomerationen (Speckgürtel) an?

Mögliche Lösungsstrategien in diesem „Politikfeld 3“:

- Grundgerüst von verdichteten Siedlungseinheiten mit Wohn-, Gewerbe und Dienstleistungseinheiten bei kleinräumiger Funktionstrennung ermöglicht nichtmotorisierte Verkehre im Nahbereich und Massenverkehre im Regionalbereich (durch Übernahme des Flügelzugprinzips können Siedlungsachsen zu Siedlungssektoren aufgeweitet werden).
- Ergänzendes hochwertiges Straßennetz für Ring- und Querverbindungen, Flächenverkehre in den Achszwischenräumen, sowie P/K+R.
- Hybridfahrzeuge mit Spurführungsmöglichkeit und HOV-Lane-Regelung oder Mitnutzung von Straßentrassen als Feeder-Dienst mit direkter Zielfahrt.
- Darauf aufbauend situationspezifische Anwendungen der Formenvielfalt aus verdichteten Gebieten und übrigen ländlichen Regionen übernehmen, wie Ortsbusse und Kleinstraßenbahnen oder Linientaxen und Car-pooling.

(22) Leitstrategie „Kollektivierung des Individualverkehrs und Individualisierung des Kollektivverkehrs“: Welche Mobilitätslösungen bieten sich kurzfristig für die übrigen ländlichen Gebiete an?

Mögliche Lösungsstrategien in diesem „Politikfeld 2“ unterhalb der Ebene der Unterzentren):

- Richtungsbandbetrieb, Bürgerbusse, Rufbusse, Multibusse, Anrufsammeltaxen

- Revitalisierte lokale Bahnlinie mit gemischtem Personen- und Güterverkehr bei vereinfachter Betriebsweise
- Nutzung des PKWs als kollektives Verkehrsmittel (Car-Pooling, Social-Car Schemes)
- Personenmitnahme im Auslieferungs- und Entsorgungsverkehr, Mitnutzung von Fahrten von Kindergärten, Kirchen, Sozialämtern, Wohlfahrtsorganisationen, Behörden.
- Multifunktionseinrichtungen aller Art
- Kostenneutrale Lösungen, wie schock- oder zebrafarbige Fahrzeuge und Haltestellen oder haltestellenbezogene Taschenfahrpläne

(23) Leitstrategie „Kollektivierung des Individualverkehrs und Individualisierung des Kollektivverkehrs“: Welche Mobilitätslösungen bieten sich kurzfristig für Konversionsmaßnahmen in den Verdichtungsräumen und für die Neuausweisung von Flächen an?

Mögliche Lösungsstrategien in diesem „Politikfeld 4“:

- da hier keine „alten“ Strukturen übernommen werden müssen, bietet sich die Chance, transportreduzierende Pilotprojekte zu begründen → autoarme Wohn- und Gewerbegebiete mit internem Transportsystem

(24) Was verstehen Sie unter Stadtdörfern einer Dörferstadt als langfristige Zielrichtung einer Verkehrsreduzierungsstrategie.

- Großräumige Binnenverkehrsviertel mit Stadtdörfern als kleinräumige Lebensbereiche
- innerhalb der Stadtdörfer meist unmotorisierter Verkehr
- zwischen den Stadtkörpern Verkehr mit Kollektivautos
- Wirtschaftsgrundlage ist die Telekommunikation → damit auch globale Anbindung
- kleinräumige Wirtschaftskreisläufe
- sinkender Güterverkehrsbedarf durch Miniaturisierung und sinkende materielle Inputs
- Identifikation der Einwohner mit „ihrem Kiez“

(25) Wie läßt sich der Vorwurf begründen, Verkehrspolitik und Verkehrsplanung lösten heute Probleme von gestern?

Die heutigen Engpässe sind anderen, als die, die von der Verkehrspolitik mit immer geringerem Grenznutzen zu lösen versucht werden:

- Unsere Städte zerfließen ins Umland, strukturieren sich in neue Siedlungskörper und mutieren zu einem Stadt-Land-Verbund
- Der traditionelle ÖPNV ist zu einer Restgröße geschrumpft. Die Mitnahme von Personen in einem PKW gilt in der Statistik als MIV. In Wirklichkeit aber übernimmt dieser „PKW-Begleitverkehr“ immer mehr die Systemfunktion des ÖPNV.
- Auf immer mehr Straßenabschnitten und Bahnstrecken werden die Belastungsspitzen inzwischen im Wochenend- und Abendverkehr erreicht. Trotzdem sind Prognosewerte des Freizeit- und Urlaubsverkehrs für die Planung des Deutschen Stadt- und Regionalverkehrs nicht relevant.
- Verkehr gilt noch immer als technische Angelegenheit, bei der Infrastruktur (Wege, Stationen), Fahrzeuge und ihr Betrieb im Vordergrund steht. Die tägliche Realität unserer Verkehrssysteme aber zeigt, daß nicht die Technik den entscheidenden Engpaß bildet, sondern die Dienstleistung und ihre Kundennähe, ihre Vernetzung und ihre Randbedingungen. Gerade in einer Wirtschaftsgesellschaft wachsender Anonymität, Technik und physischer Anlagen rücken Erlebniszerte und emotionelle Qualität in den Vordergrund.

(26) Was ist das Besondere des Marktsegments Freizeitverkehr? Was bedeutet dies für Verkehrsmittel in der Krise?

Freizeit- und Urlaubsverkehr ist:

- spontan
- variabel

- flächenhafte Zielwahl (diffus)
- setzt kurzfristigen Massenleistungseffekt voraus
- Dem Freizeitverkehr kommt eine Vorreiterrolle bei neuen Verkehrstechnologien zu!

Der neue ÖPNV muß drei wesentliche Aufgaben lösen:

1. Anbindung an die Stationen des Fernverkehrs
 2. Shuttle-Betrieb zwischen Aufkommensschwerpunkten
 3. Flächenbedienung zur Anbindung peripherer Orte und Haltepunkte für Gäste und Einheimische.
- Von besonderer Bedeutung ist die Lösung von Schnittstellenproblemen zwischen Fahrrad und ÖPNV (Fahrradmietstationen, Mitnahme in Bahnen und Bussen), des tageszeitlichen Richtungswechsels von Verkehrsströmen und des Gepäckproblems.

(27) Was bedeutet die neue Strategie für Deutschland „Mehr Freizeitverkehr als Langzeittourismus“? Welche Zielrichtung dürfte diese Kurskorrektur unterstützen, mit welchen Gegnern ist zu rechnen? Muß diese Strategie Mehrverkehr und Verlust von Arbeitsplätzen im Süden Europas bedeuten?

- Von allen Verkehrszwecken bildet in Deutschland der Freizeit- und Urlaubsverkehr den größten Wachstumsbereich.
- Der Megatrend geht zu kurzen, häufigeren und intensiveren Reise
- noch weitere Dominanz des Autos zu erwarten
- dieser neue Verkehr (Kurzurlaub bis zu 4 Tagen) ist vor allen Dingen induzierter Neuverkehr → keine Gefahr für Tourismusarbeitsplätze in Südeuropa
- Je mehr motorisierte Zwangsverkehre vermieden werden, desto mehr Wunschverkehre entstehen. Dies begünstigt ein neues Freizeitkonzept, eine neue Verkehrspolitik und einen neuen Gemeinschaftsverkehr. Dazu gehören die Wiederentdeckung kleinräumiger Identität: von Nähe, Nische und Gruppe als Gegenbewegung zur Globalisierung, Golfplätze und Regionalparks als Freizeiträume, das Zusammenwachsen von MIV und ÖPNV, Telematik für Schnittstellen sowie die Nutzung des Freizeitverkehrs als Vorreiter neuer Verkehrstechnologien und der Renaissance alter.
- Dabei geht es nicht um die Städte von heute, sondern um die Stadtregionen von morgen, nicht um die öffentlichen Verkehre von heute, sondern um einen neuen beliebten Gemeinschaftsverkehr und nicht nur um seltene Tierarten, sondern um die Erhaltung von Kultur- und Naturzielen, damit wir wissen, wo es sich noch hinzufahren lohnt, wenn wir überall hinfahren können.

(28) Welche Erneuerungschancen bietet der Freizeitverkehr unseren Städten und dem ÖPNV?

Der Freizeitverkehr ist nicht nur ein großes Marktsegment, sondern auch das Erneuerungspotential für den ÖPNV. Denn gerade wegen seines Schwierigkeitsgrads ist ein freizeittfähiger ÖPNV auch für andere Fahrzwecke gut genug.

Deshalb sind es gerade die Fremdenverkehrs- und Ausflugsgebiete, in denen sich eine außerordentliche Vielfalt an neuen unkonventionellen Formen kollektiver Verkehrsabwicklung als Alternative zum MIV entwickelt. Denken wir nur an Skibusse, Lifte und Kabinenbahnen. Hier finden die neuen Verkehrsformen Einsatznischen, die sie für ihre spätere Systemverbreitung benötigen.

→ Ist der ÖPNV freizeitverkehrsfähig, haben wir auch die Lösung der anderen Verkehrsprobleme unserer Verdichtungsräume!

Dem Freizeitverkehr kommt durchaus eine Vorreiterrolle bei neuen Verkehrstechnologien zu!

(29) Auch der Freizeitverkehr lebt von attraktiven Zielgebieten, aber gefährdet diese zugleich. Welche Instrumente des Freizeitverkehrs können seine Zukunftsfähigkeit durch Vermeiden, Verlagern, Entschärfen und Begrenzen sichern?

Im Land Brandenburg gibt es ein Konzept „Schutz durch Nutzung“. Kern dieses Konzepts ist eine Zonierung abgestufter Schutz- und Nutzungsintensität. Besonders interessant sind dabei Biosphärenreservate und Regionalparks als innovative Instrumente: das Biosphärenreservat für eine ökologische Wirtschaftsentwicklung in peripheren ländlichen Regionen und Regionalparks als Grüngürtel um die Metropole Berlin **im Leitbild der dezentralen Konzentration**.

Klartext:

- Touristenverkehr ja, aber nur in bestimmten, ausgewiesenen Zonen
- Zubringung zu diesen Zonen mit einem NEUEN ÖPNV
- Besucherströme und ihre Aktivitäten durch spezielle Infrastrukturen geschickt zu kanalisieren → z.B. durch Wanderwege (Abweichen von den Wanderwegen sollte geschickt durch Wassergräben, Gestrüpp, eingezäunte Viehweiden ... vermieden werden) Besucheranlagen an weniger sensiblen Orten anordnen und nicht auf Spitzennachfrage dimensionieren
- Einhalten von Schutzbestimmungen durch „Naturwarte überprüfen“

Instrumente des Freizeit-, Urlaubs- und Ausflugsverkehrs			
Vermeiden	Verlagern	Entschärfen	Begrenzen
<ul style="list-style-type: none"> • Nähe als Lebensqualität • Alternativen in Herkunftsräumen • Deregulierung (Ladenschluß) • Differenzierung von Märkten, Qualitäten und Preisen 	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitliche Entzerrung • Motorisierten Verkehr auf Fußwege und Fahrrad • unerwünschten PKW-Verkehr auf ÖPNV • Luftverkehr auf Eisenbahn ☺ • Beliebte Langsamkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • des PKW-Verkehrs • neuer Raumüberwindungsformen • Replika und virtuelle Ziele 	<ul style="list-style-type: none"> • räumliche Steuerung in Kerngebieten: <ul style="list-style-type: none"> • Preis- und Steuerpolitik • Mengenpolitik • Räumliche Verlagerung auf Verkehrswege mit Kapazitätsreserven • Räumliche Verlagerung auf Randzonen

(30) Was können ÖPNV und Touristik voneinander lernen?

- im Touristikbereich wird ein ÖPNV eher akzeptiert
- ÖPNV kann z.B. von „Ski-Bussen“ lernen, die Skier mitnehmen (kann auf Fahrräder in der Stadt umgestaltet werden, da Ski in Berlin wenig clever)
- gebündelter Verkehr zu Attraktionen im Tourismusbereich
- Anbindung an die Fernverbindungen
- bedarfsgerechtes Fahren
- ÖPNV muß nicht immer billig sein – vielmehr wird Preisdifferenzierung vorgeschlagen.

Kapitel 3.

3.1. Ursachen verkehrspolitischen Handelns

(31) Wie beeinflusst der Werterahmen unserer Gesellschaft das Verkehrswachstum? Was bedeutet das für hier und heute?

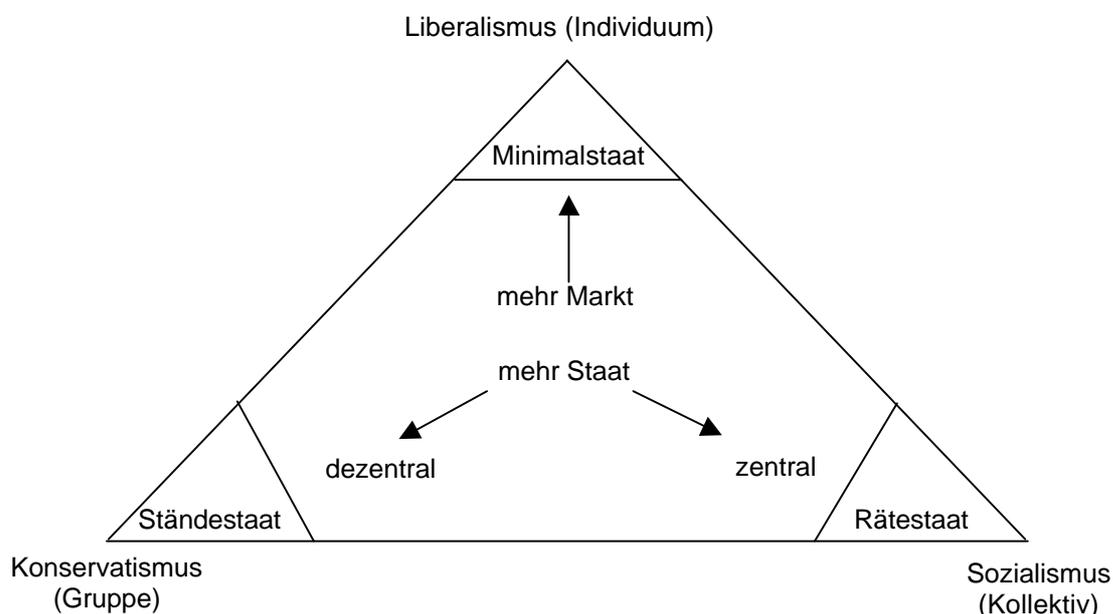
Verkehrswachstum ist ein Lernergebnis eines sich selbst steuernden Systems. Wie aber soll man völlig neuartige Möglichkeiten innovativ bewerten? Hängt ihre Akzeptanz nicht von den Wertvorstellungen ab, die gegenwärtig noch nicht existieren, aber auf dem Wege zur Dienstleistungs-, Wissens- Informations- und Kulturgesellschaft durch sinkende Raumüberwindungskosten geschaffen werden? Die Antwort führt zu den Verhaltenstendenzen dynamischer Systeme, zu einem anthropologisch abgesicherten Menschenbild, zu Ideologien und zu flexibler Planung.

Der Mensch als Bewerter hat sich verändert. Die Individualisierung westlicher Gesellschaft ist von der privaten Massenmotorisierung nicht zu trennen.

Bedeutung für heute? → Verkehrswachstum ist systemimmanent und vorerst nicht zu verhindern (wenn überhaupt)

(32) Warum ist keine Verkehrspolitik ohne ideologischen Bezug möglich? Welche Inhalte und Begriffe assoziieren Sie mit Liberalismus, Konservatismus und Sozialismus? Stellen Sie dies im Wertedreieck dar und skizzieren Sie die sich daraus ergebenden interventionistischen Konsequenzen für eine liberale, konservative oder sozialistische Verkehrspolitik.

Ideologie: Inbegriff von Störungen objektiver Erkenntnisgewinnung oder Planung



(33) Was sind Interessen im verkehrspolitischen Entscheidungsprozeß und welche großen Interessengruppen lassen sich unterscheiden? Zeigen Sie dies an einem praktischen Beispiel!

Neben den Ideologien ergibt sich in jeder Gesellschaft die Notwendigkeit die Interessenlagen der einzelnen Gruppen und Individuen zu berücksichtigen. Insofern sind Gesamtinteresse, Gruppeninteresse und Einzelinteresse zu unterscheiden. Eine interessenorientierte Politik wird immer ausgeprägter, je stärker Wachstumsüberlegungen durch Umverteilungsüberlegungen abgelöst werden.

Wesentliche Interessengruppen:

- Politiker, der Versprechen macht und wiedergewählt werden will
- Politbürokraten, die Entscheidungen vorbereiten, begründen, durchführen und kontrollieren müssen
- sozioökonomisch starke Gruppen, die insofern konfliktfähig sind, als sie mit dem Entzug gesellschaftlich und gemeinschaftlich wichtiger Leistung drohen können
- sozioökonomisch schwache Gruppen, die wegen ihrer Schwäche für Wahlpropaganda empfänglich sind (Rentner, Arbeitslose, Konsumenten)

es lassen sich damit drei große Interessengruppen unterscheiden:

- Interessengruppen, die politischen Entscheidungen direkt beschließen, ausführen, kontrollieren. Sie üben politisch-administrative Macht aus. (Politiker, Beamte)
- Interessengruppen, die diesen politischen Entscheidungsprozeß von ihrer wirtschaftlichen Machtposition aus dem Hintergrund massiv mitgestalten (Industrie, Kirche, Greenpeace ...)
- Interessengruppen, für die jene politischen Entscheidungen bestimmt sind und die ihnen ihre formale Zustimmung geben müssen (Wähler, Gläubige ...)

Beispiel: DB-Privatisierung

- Länder waren nicht an einer Sanierung der DB interessiert, da der Bund das Defizit trug

Beispiel: Hohenlohe-Modell:

- Schülerverkehre in den Linienverkehr durch verschobene Schulanfangszeiten integriert
- **Dieses Beispiel zeigt, daß die Umsetzung einer neuen Lösung in der Regel an einen Konsenz der beteiligten Interessengruppen gebunden ist.**

(34) Woraus entstehen Sachzwänge der Verkehrspolitik? Zeigen Sie den immanenten Zusammenhang zwischen Sachzwängen, Systemdynamik und Systemstabilität am Beispiel des Verkehrswachstums.

Das äußerst komplexe dynamische System Verkehr organisiert und steuert sich weitgehend selbst. Nur an Verzweigungspunkten werden folgenschwere Entscheidungen nötig. Hinzu kommen allgemeine systemstabilisierende Maßnahmen (wie Erhaltung des sozialen Konsenz oder der Flexibilität von Institutionen).

Vier große Bereiche von Sachzwängen:

1. Erhaltung von System und Systemdynamik
2. Anforderungen durch Verkehrswachstum
3. Interventionsbedarf wegen Marktversagen
4. Interventionsbedarf wegen Staats- oder Politikversagen

Alle genannten Faktoren hängen zusammen und spiegeln – wie die folgende Begründung für Verkehrswachstum zeigt – die Grundtendenz dynamischer Systeme wider: Ausweitung, Vernetzung und Vielfalt. Damit ist steigender Interaktionsbedarf verbunden. Die zentralen ökonomischen Hintergrundfaktoren bilden auch im Bereiche der Raumüberwindung laufende Änderungen der Präferenzstruktur und technischer Fortschritt, die über steigende Kaufkraft, sinkende Kosten und Preise sowie erschöpfende Ressourcen das Spiel in Gang halten. Den Rahmen bilden charakteristische Verhaltensstabilitäten der Akteure.

Systemdynamik ist ein übergeordneter Sachzwang

„Fortschritt ist der Übergang von einer Situation, deren Nachteile man kennt, zu einer Situation, deren Nachteile man nicht kennt“ (Arnold Gehlen) ☺ ...

(35) Inwieweit bildet das begrenzte Steuerungsvermögen (Koordinationspotential) einer Gesellschaft einen wesentlichen Sachzwang der Verkehrspolitik? Warum wird das begrenzte Koordinationspotential auch als Koordinationsbudget bezeichnet?

Die Steuerung des (verkehrs-) technischen Fortschritts ist nicht möglich, weil sich Konkurrenten weltweit weder begrenzen noch kontrollieren lassen.

Der Staat ist kein homogenes Gebilde. Jede Gesellschaft besitzt nur ein begrenztes „Koordinationsbudget“. Für den verkehrstechnischen Fortschritt sind große Schritte charakteristisch, die Industriegesellschaft reagiert aber nur in kleinen.

Eigene Gedanken: Das Koordinationspotential wird als Koordinationsbudget bezeichnet, weil es begrenzt ist und von daher in Form eines Budget auf die am dringendsten benötigten Bereiche beschränkt werden muß.

(36) Wie rechtfertigen Sie sich als Verkehrsplaner gegenüber dem Vorwurf, ihre Aufgabe bestünde darin, räumliche Umverteilungsprozesse gerade herbeizuführen, die technische, ökonomische, politische, soziale, ökologische u.a. Umverteilungen darstellen und individuell nur sehr begrenzt kompensierbar sind?

(37) Warum gehören „Tradition einer Gesellschaft“ zu den Ursachen der Verkehrspolitik? Zeigen Sie dies an einem Beispiel!

Das historische Ergebnis bisherigen Staatsverständnis bilden unterschiedliche gesellschaftsgebundene „Verkehrsphilosophien“

(38) Was sind Megatrends, warum gehören sie zu den Ursachen einer Verkehrspolitik und wie geht man politisch am besten mit ihnen um? Zeigen Sie dies an einem Beispiel.

Megatrends sind gesellschaftliche Strömungen, die der Einzelne oder das einzelne Unternehmen nicht aufhalten oder umsteuern kann. Ein solcher Megatrend war die Eisenbahn und anschließend das Auto gestern und ist die Telekommunikation in der Zukunft. Man sollte also nicht versuchen diese Megatrends zu stoppen, sondern mit Ihnen leben und planen. Man sollte sie in laufende Entscheidungen mit einbeziehen und Entscheidungen im Bewußtsein dieser Megatrends treffen.

Am allerbesten ist es, wenn man diese Megatrends in Jiu-Jitsu-Taktik für sich nutzbar macht (Beispiel: „Tapferes Schneiderlein“)

Es gibt heute folgende wichtigen verkehrsrelevanten Megatrends:

1. Verkehrswachstum als autonomer Trend
2. Globalisierung der Arbeitsteilung
3. Wachsender Sockel struktureller Arbeitslosigkeit
4. Stadtentwicklungszyklus (Urbanisierung, Suburbanisierung, Desurbanisierung, Reurbanisierung)
5. Entwicklung zur Kommunikationsgesellschaft
6. Weitere Individualisierung des Verkehrs
7. Zyklus der Verkehrspolitik (Regulierung – Überregulierung – Deregulierung – Regulierung)
8. Umweltschutz als Überlebenssicherung
9. Der wachsenden Entfremdung zwischen Mensch, Natur, Wirtschaft und Technik entgegenwirken
10. Suche nach Entwicklungskonzepten für Verkehr und Siedlungsstruktur, die zugleich die ökologischen Probleme der Industrieländer, die Bedürfnisse der Entwicklungsländer und die Interessen zukünftiger Generationen berücksichtigen. Kern ist die Änderung der bisherigen Wirtschafts- und Lebensweise in den Industrieländern.

(39) Inwieweit ist ein langfristiger Optimismus erfahrungsgemäß berechtigt, wenn schwerwiegende räumliche Umverteilungsprozesse durch Veränderungen des Verkehrssystems bewertet werden sollen?

Die Bemühung des Optimisten führt zur Lösung (Beispiel der beiden Frösche [beide in einen Eimer Milch gefallen → der Optimist strampelte solange, bis die Milch Butter war → wieso hier eigentlich kein Free-Riding durch den Pessimisten !?!?!? ☺ ...]), die letztlich im Weitermachen selbst lag. Für den Planer gehören deshalb grundsätzlicher Optimismus als Geisteshaltung und präventive Skepsis als Erfahrungstatsache zusammen. Beides ergibt sein Menschenbild.

3.2. Anlässe Verkehrspolitischen Handelns

(40) Zeigen Sie den Unterschied zwischen Ursachen und Anlässen verkehrspolitischer Aktionen und nennen Sie drei Beispiele.

Ursachen bilden relativ langfristige, strukturbedingte Bestimmungsgründe.

Bei Anlässen handelt es sich dagegen um Auslöser mit erheblichem Zufallscharakter.

Generell gilt, daß bei entsprechenden langfristigen Konstellationen der konkrete Anlaß verschiedenster Art sein kann. Er löst aufgestaute Energien aus, verwandelt Wünsche, Unbehagen oder Ängste in offene Aktionen und führt zu Ausgleichsbewegungen bei Ungleichgewichten.

Beispiele:

1. Bahnsanierung:

Ursache: steigende Defizite

Auslöser: EG-Binnenmarkt

2. Katalysator:

Ursache: PKW-Wachstum, Schadstoffausstoß

Auslöser: schlechtes Gewissen, keine Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung gewollt

3. Fußgängerzonen in den Innenstädten zu Weihnachten

Ursache: viele Einkäufer

Auslöser: Aktionismus ☺ ...

3.3. Aktionen verkehrspolitischen Handelns

(41) Beschreiben Sie an einem Beispiel ein verkehrspolitisches Zielsystem und erläutern Sie die grundsätzlichen Vor- und Nachteile solcher Konzepte.

gesellschaftspolitisches Leitziel: Verbesserung der Lebensqualität

verkehrspolitische Oberziele:

1. Verbesserung in der Erfüllung verkehrsspezifischer Aufgaben
2. Verbesserung in der Erfüllung raumordnungs-/ strukturpolitischer Aufgaben
3. Verbesserung in der Erfüllung umweltökonomischer Zielsetzungen
4. Verbesserung in der Erfüllung anderer gesellschaftlicher Bedürfnisse

zudem noch

- Unterziele
- Teilziele
- Indikatoren (Zielkriterien)

zu 1.:

- Verbesserung der Schnelligkeit
- Streckenbegradigung
- Streckenverbreiterung
- Verbesserung der Netzbildung
- Neubau von Strecken
- Ausbau
- Verbesserung der Bequemlichkeit
- Verbesserung der Sicherheit
- Verbesserung der Häufigkeit der Verkehrsleistung
- Verdichtung der Fahrpläne

Vorteile solcher Systeme:

- Übersicht
- Klarmachen der Problematik
- Gliedern
- Nachvollziehen
- Bewerten

Nachteile solcher Systeme:

- subjektiv
- Ziele müssen richtig geordnet werden
- starr
- unflexibel
- historisch

(42) Worin besteht der Unterschied zwischen einem Zielkatalog, einem Zielsystem und einem Entscheidungssystem? Worin sehen Sie Vor- und Nachteile solcher Konzepte?

(43) Was sind quantitative und qualitative Ziele und worin bestehen ihre Vor- und Nachteile?

Quantitative Ziele:

- streben einen nicht näher umschriebenen Soll-Zustand an
- entweder deklaratorisch:
 - Absichtserklärung mit Leerformelcharakter
 - Vorteile: Soll-Ist-Vergleich und Erfolgskontrolle nicht möglich
 - Nachteile: Leerformel ohne motivierende Kraft
- oder skaliert:
 - benutzen ordinale Kriterien zur Unterscheidung von Soll- und Ist-Zuständen
 - Vorteile: negative Bewertung des Status Quo und Möglichkeit zu aktiver Politik
 - Nachteile: nur Richtung aber nicht die konkrete Stärke der Verbesserung wird festgelegt.

Quantitative Ziele:

- es erfolgt eine empirische Festlegung, die ihre Nachprüfbarkeit ermöglicht
- es ist zu unterscheiden zwischen:
 - Zielen mit Grenzbedingungen (weisen Ober- oder Untergrenzen auf)
 - flexiblen Zielen (besitzen eine Zielpräferenzfunktion, die unter den Nebenbedingungen z optimieren ist)
 - fixierte Ziele (Sollzustand wird durch konkreten Zahlenwert festgelegt)
- Vorteile (gegenüber qualitativen Zielen):
 - klare Orientierung
 - leichte Erfolgskontrolle
 - pflichtgemäßer Lernprozeß von Planungs- und Entscheidungsinstitutionen
- Nachteile:
 - ergeben sich aus dem Wahltermin und der Länge der Legislaturperiode
 - Ziel ist die Wiederwahl
 - → darauf wird der Konjunktur- und Wachstumszyklus ausgerichtet

(44) Zeigen Sie an Beispielen das Spektrum denkbarer Zielbeziehungen verkehrspolitischer Maßnahmen.

Steht zur Erreichung jedes Zieles eines Zielbündels ein Instrument zur Verfügung, das nur auf dieses Ziel wirkt, dann ergibt sich keine Beziehung zwischen den einzelnen Zielen des Zielbündels.

Wenn jedoch – realistischer Weise – ein Instrument mehrere Ziele beeinflusst, dann ergeben sich entsprechende Beziehungen, die in der Literatur in fünf Standardbeziehungen isoliert werden:

1. Identität: Die Ziele sind deckungsgleich und/oder werden nur unterschiedlich benannt
→ Beispiel: Mobilität/Erreichbarkeit
2. Widersprüchlichkeit: Das Erreichen eines Ziels schließt die Realisierung des jeweils anderen Ziels aus
→ Beispiel: Traditionelles Wirtschaftswachstum / Traditionelle Automobilgesellschaft (Recht auf PKW-Mobilität)
3. Zielkonkurrenz: Erfolg des einen Ziels führt zum Mißerfolg des jeweils anderen Ziels
→ Beispiel: Fernerreichbarkeit / Naherreichbarkeit; Massenleistungsfähigkeit im ÖPNV / langfristige Finanzierbarkeit des ÖPNV
4. Neutralität_ Die Ziele beeinflussen sich in keiner Weise
→ Beispiel: Förderung des Luftverkehrs / Förderung des Fahrradverkehrs
5. Harmonie: Die Verwirklichbarkeit eines Zielvorhabens dient in mehr oder weniger starkem Ausmaß der Erfüllung anderer Zielvorgaben

Achtung: Zielbeziehungen können sich im Laufe der Zeit ändern!

(45) Worin sehen Sie den Unterschied zwischen Zielträgergruppen, Machträgern und Institutionen zur Durchführung der Maßnahme? Wie lösen Sie als Verkehrsplaner Probleme solcher Art in der Praxis? Zeigen Sie dies an einem Beispiel.

Zielträgergruppe:

Alle direkt oder indirekt Betroffenen einer Maßnahme gehören theoretisch Zielträgergruppen an, ohne Macht haben zu müssen. Zielträgergruppen lassen sich unterscheiden in:

- sozioökonomisch starke Gruppen
- sozioökonomisch schwache Gruppen
- einflußlose Gruppen

Einfluß- und Machträger:

- gehören nicht notwendiger Weise zu den identifizierten Zielträgergruppen
- Macht kann sich stützen auf:
 - geistige Macht (Ideen, Erfindungen etc.)
 - wirtschaftliche Macht (wer gibt das Geld dafür?)
 - politische Mächte (Legislative)

Institutionen zur Durchführung verkehrspolitischer Maßnahmen:

- können, müssen aber nicht zu den beiden vorgenannten Gruppen gehören
- es müssen verschiedene Ebenen unterschieden werden:
 - Legislative: Bund, Länder, Gemeinden
 - Exekutive: Ausführende Behörden der Länder, des Bundes oder der Gemeinden
 - Einbindung anderer Machträger (Gewerkschaften, Bürgerinitiativen ...)
 - Gründung eigener instrumenteller Institutionen ständiger oder vorübergehender Art (Tarifkommission, konzertierte Aktionen, Planungskommission)
 - Ausführende Unternehmen (Consulting- und Baufirmen)

(46) Was verstehen Sie unter nicht „wahrgenommenen Interessenbezügen“, unter dem „Mehrfachstatus von Personen“ und unter der „Artikulationsfähigkeit von Gruppenstandpunkten“? Wie lösen Sie als Verkehrsplaner Probleme solcher Art in der Praxis? Zeigen Sie dies an einem Beispiel.

Wahrnehmbarkeit von Interessenbezügen:

- weis der Einzelne, daß er von einer Planung betroffen ist?
- zwei unterschiedliche Ansätze der Planer:
 - nur auf die hören, die wissen, daß sie betroffen sind und akzeptieren, daß es immer Verlierer gibt
 - jede mögliche Gruppe einzeln ansprechen und Prozeß so zusätzlich verkomplizieren

Mehrfachstatus:

- der einzelnen Bürger hat verschiedene Funktionen inne und muß also diese verschiedenen Positionen vertreten, die manchmal auch komplementär sein können.

Artikulationsfähigkeit von Gruppenstandpunkten:

- bestimmte Gruppen können nicht so gut artikulieren (Arme, Alte, Ausländer ...)
- → wegen beschränkter Artikulationsfähigkeit häufig schlechende Lösung (Aussitzen des Problems)

(47) Wie müßte eine Zielmatrix aussehen, die Gruppeninteressen entscheidungsrelevant darstellen will?

Interessen- gruppen	Benutzer Ziele	Betreiber Ziele	Hersteller Ziele	Planer Ziele	Subventions geber Ziele	Anwohner Ziele	Geschäfts- haber Ziele	Andere Ziele
Benutzer Ziele								
Betreiber Ziele								
Hersteller Ziele								
Planer Ziele								
Subventions geber Ziele								
Anwohner Ziele								
Geschäfts- haber Ziele								
Andere Ziele								

- Zielkonflikte
- Zielharmonien
- Zielneutralität
- Stabilität der Zielbeziehungen im Zeitablauf und zwischen den Teilräumen

(48) Nennen und diskutieren Sie Gliederungsmöglichkeiten verkehrspolitischer Instrumente an Beispielen.

Instrumente bilden das Bindeglied zwischen dem Status Quo und den angestrebten Zielen.

Gliederung der Mittel nach der Art ihrer Durchsetzung:

- Moral Suasion (Appelle, Empfehlungen, Warnungen, Mahnungen)
- Gezielte Informationen
- Rahmenrichtlinien
- Finanzielle Anreize und Belastungen (Geben und Nehmen, wie Priespolitik nach sog. Grenzwerten, Subventionen, Zölle, Steuerung ...)
- Juristische Zwänge (Gebote und Verbote) und „Entstaatlichung“ (Deregulierung, Liberalisierung)

(49) Wenn unerwünschtes Verkehrswachstum gedämpft werden soll: Welche Vor- und Nachteile besitzen Preislösung?

Vorteile:

- Die Vorteile des Preismechanismus sind inner- und intersektoral
- es ergeben sich vielfältige Ansatzpunkte (wie Gebühren, Abgaben, Steuern ...)
- Preislösungen gründen sich auf das Eigeninteresse der Marktteilnehmer und fördern deshalb die Eigenverantwortlichkeit und die Marktkennntnis
- haben eine dynamische Anreizwirkung zur stetigen Überprüfung des eigenen Verkehrsverhaltens
- durch Selbstorganisation flexible Steuerung des Verkehrs
- Lösung der Zeitkostenproblematik
- normales Instrumentarium von Marktwirtschaft und Wirtschaftsgesellschaft
- Unterscheidung zwischen notwendigem und nicht notwendigem Verkehr durch unterschiedliche Zahlungsbereitschaft des einzelnen Verkehrsnachfragers gelöst (optimale Faktorallokation)
- Erleichtert Finanzierung der Infrastruktur

Nachteile:

- Zahlungsbereitschaft der Verkehrsteilnehmer entscheidet
- Umverteilung zu Lasten ärmerer Bevölkerungsschichten → setzen dadurch Grundversorgung voraus

- Verhaltensorientierung im öffentlichen Raum an der Zahlungsbereitschaft schafft Gefühl von Ungerechtigkeit
- Klassische Langfristschwächen marktwirtschaftlicher Lenkung
- Transportkosten müssen entscheidungsrelevante Größenordnung besitzen
- Externalisierung von Kosten, wenn Preispolitik nicht flächendeckend
- Organisierte Kriminalität auf Märkten bei großen Preisunterschieden und Grenznähe
- Verkehrsfremde Verwendung von Einnahmeüberschüssen bei Preispolitik via Steuern verführerisch
- Verletzungsgefahr von Privatsphäre und Datenschutz
- Wegen Verlagerungseffekten umfangreiche Kontrollen notwendig
- Kapazitätsengpässe alternativer Verkehrsmittel (ÖPNV)

(50) Wenn unerwünschtes Verkehrswachstum gedämpft werden soll: Welche Vor- und Nachteile besitzen Ver- und Gebote?

Vorteile:

- Kurzfristig unverzichtbar, wenn Befehle Trumpf werden (Krieg, Krise ...)
- Als Rahmenbedingung und Spielregeln auch langfristig unverzichtbar (wie z.B. für Wettbewerb) → Insofern Funktionsvoraussetzung und Flankenschutz für Preispolitik
- begünstigt Lerneffekt durch selbstverständliches Festhalten an bestimmten Zielen
- zum Erhalt des sozialen Konsens
- bei der Entscheidung zwischen Alternativen mit vielen unübersichtlichen Folgewirkungen
- Zur Bereitstellung von Gütern, die unabhängig von der Marktleistung des einzelnen allen zugänglich sein sollten (öffentliche Güter)
- zur Vermeidung gesellschaftlicher Spätfolgen kurzfristiger Gewinn- und Nutzenorientierung, bei denen die Eigenverantwortung von Unternehmern und Konsumenten und deren Präferenzen allein über Zukunftsinvestitionen versagen
- Leichte Verständlichkeit
- Kurzfristig hohe ökologische Treffsicherheit
- Gleichbehandlung schafft Gerechtigkeitsgefühl
- Je reicher eine Gesellschaft ist, desto wirksamer wird eine Mengenzurechtweisung (Punkte in der Flensburger Verkehrssünderkartei)

Nachteile:

- Marktleistung der Akteure wird eingefroren und Demokratie in der Wirtschaft durch umfassende Vorschriften und Behörden ersetzt
- Wenig Platz für Kreativität, Individualität, Spontaneität und Öffentlichkeit. Begrenzte Motivation und geringe Innovationsdynamik.
- Begünstigt allgemeine Erstarrungstendenz, Schwerfälligkeit, Verantwortungs- und Innovationsscheu, Formalismus
- Erreichte Grenzwerte behindern Strukturwandel und wirtschaftliches Wachstum
- Zwangsbestimmter Konsum schafft stets die Gefahr, am Bedarf vorbei zu produzieren
- Verzicht auf Steuerfunktion von Preisen schafft Subventionsbedarf
- Gefahr von Ressourcenfehleitung durch geringe Effizienz
- Strafvermeidung als zweifelhafter Anreiz
- Vollzugsdefizit (Ausstattung der Behörden, Kontrolle, Korruption)
- Durch das Bestreben, die Schwäche des bürokratischen Systems zu unterlaufen, schaukelt sich Mengenzurechtweisung auf (Interventionsspirale)
- Jeder Verstoß gegen mengenpolitische Festlegung kriminalisiert
- Ver- und Gebote müssen durchgesetzt werden, sonst ruinieren sie lediglich die staatliche Autorität
- Begünstigung von Monopolen und Diktaturen
- In Demokratien schwer durchzusetzen

(51) Warum sind Restriktionen Handlungsgrößen der Verkehrspolitik?

Restriktionen sind Rahmen- oder Randbedingung.

Restriktionen sollen beschränken und Prozesse stabilisieren. In Wirklichkeit aber wirken sie als Herausforderung, intelligente Auswege zu finden. Ein wichtiger Ausweg ist der Verkehr.

Restriktionen aller Schichten bieten sich als Handlungsgrößen an: indem wir uns von Zwängen verabschieden, die zum Aufbau der Industriegesellschaft nötig waren, aber den Bedingungen der Informationsgesellschaft eher widersprechen und indem wir den Erfolgszwänge des einzelnen Verkehrsteilnehmers auf modifizierte Weise entsprechen. Über die Begünstigung erwünschter Raumüberwindungsformen und die Benachteiligung unerwünschter koppeln die Restriktionen zum Verkehrsangebot zurück und bilden somit wiederum –nur diesmal erwünscht – Wachstumsfaktoren.

Kapitel 4.

4.1.

(52) Wie lautet das ökonomische Entscheidungskriterium auch in der Verkehrspolitik? Welche Rahmenbedingungen gibt es, wie wirken sich diese aus und welche verkehrspolitischen Instrumentarien lassen sich daraus ableiten?

Die Optimierungsaufgabe lautet:

Maximierung der Differenz zwischen den wahrgenommenen gesellschaftlichen Nutzen und den wahrgenommenen gesellschaftlichen Kosten (und Verlusten), d.h. die Maximierung des wahrgenommenen gesellschaftlichen oder gesamtwirtschaftlichen Ertrages (Rendite, sozialer Nettonutzen).

Eigentlich keine Maximierung sondern Optimierung unter sich ständig ändernden Randbedingungen.

wichtigste Randbedingungen:

- finanzielle Randbedingungen (zur Verfügung stehendes Geld)
- Administrative Rahmenbedingungen (inwieweit sind Vorgaben kontrollier- und durchsetzbar)
- politische Randbedingungen (politische Entscheidungsträger wollen wiedergewählt werden)

Das sich daraus ergebende verkehrspolitische Instrumentarium läßt sich in drei große Gruppen teilen

1. Maßnahmen, die auf eine bessere Nutzung vorhandener Infrastruktureinrichtungen zielen
2. Maßnahmen, die auf eine Verbesserung der Infrastruktur durch zusätzlich Investitionen zielen
3. Maßnahmen, die auf eine bessere Organisation des Betriebs der Verkehrsträger gerichtet sind.

1. und 2. zeigen die Notwendigkeit einer Koordination zwischen Flächennutzungsplanung und Verkehrsplanung. Die Schwierigkeit einer simultanen Flächennutzungs- und Verkehrsplanung liegen allerdings in den damit verbunden Kosten.

→ Planungskosten sind im Vergleich zu dem, was sie sparen können als vernachlässigbar anzusehen (ca. 0,2% der Investitionssumme)

4.2. Der verkehrspolitische Entscheidungsprozeß

(53) Nennen Sie die Hauptschritte verkehrspolitischer Entscheidungsprozesse und charakterisieren Sie diese.

Sämtliche Schritte sind Entscheidungen unter Restriktionen!!!

1. Problemanalyse (Projektdefinition, Diagnose)
2. Die Problemprognose (Status-Quo-Prognose)
3. Die Zielprognose unter Restriktionen (Festlegung von Problemgrenzwerten)
4. Die Instrumentalternativen
5. Die Wirkungsprognosen alternativer Instrumente

6. Die Bewertung alternativer Instrumentwirkungen
7. Die politische Entscheidung
8. Die planerische Umsetzung
9. Die Einführung (Verkehrsübergabe)
10. Die laufende Beobachtung und instrumentelle Feineinstellung
11. Die Erfolgskontrolle

(54) Woran ist bei der Analyse von Verkehrsproblemen zu denken? Erläutern Sie die Schritte der Vorgehensweise und zeigen Sie dies an einem Beispiel.

Ein Problem sollte nicht auf seine Symptomatik beschränkt werden. Deshalb ist für eine Analyse eine möglichst breite Perspektive zu wählen.

In der Analyse ist eine möglichst breite, differenzierte Betrachtung zu wählen, bei der man sich auf jeden Fall mit den folgenden Fragen befassen sollte:

1. **Räumliche** Abgrenzung des Untersuchungsraumes
2. **Zeitlich** stellt sich die Frage nach der Problemstellung (Anwendung von Zeitreihen und Statistik)
3. **Sektoral** ist zwischen innersektoraler Perspektive (im Hinblick auf Vorgänge innerhalb des Verkehrssektors) und intersektoraler Perspektive (im Hinblick auf Vorgänge in vor- und nachgelagerten Sektoren) zu trennen.
4. **Wirtschaftssystemspezifisch** stellt sich die Frage ob es sich um Unterkapazitäten oder Übernachfrage handelt
5. **Gruppenspezifisch** ist zu ermitteln, wie sich das Problem sozial verteilt
6. **Instrumentell** stellen sich eine Reihe von Fragen, die man im Hinterkopf behalten sollte

→ Also Ermittlung von Ursache- Wirkungszusammenhängen.

(55) Worin sehen Sie den Sinn und Zweck von Verkehrsprognosen? Was verstehen Sie unter Status-Quo- und Zielprognosen? Zeigen Sie dies an einem Beispiel.

Sinn und Zweck von Prognosen:

- Informationen über den Wandel von Bedürfnissen und Ressourcenverfügbarkeit in komplexen Systemen
- Informationen über die Dynamik eines lernfähigen Systems, das sich in seiner Evolution seine Engpässe, Betätigungsfelder, theoretische Legitimationen und Ideologien selbst schafft
- Prognosen zeigen, wann das System in einen Bruchzustand kommt, da sich hier mehrere Verzweigungen zeigen und das System damit prognoseunfähig wird.

Status-Quo-Prognosen sollten stets das Ergebnis einer Analyse sein (d.h. Mengen- oder Problementwicklung ohne zusätzlichen Eingriff)

Zielprognose:

Für die Zielprognose ist die Zieldefinition entscheidend, die wiederum zu der Frage führt, welche Zielträgergruppen Einfluß nehmen. Man sollte unterscheiden zwischen:

- dauernd institutionalisierte Zielträgergruppen mit Stabsabteilung (z.B. Verbände)
- vorübergehend institutionalisierte Zielträgergruppen ohne größere Hilfsmittel (Bürgerinitiativen)
- Experten als bezahlte „Schiedrichter“ mit Eigeninteressen

Worauf nehmen diese Zielträgergruppen wie Einfluß → d.h. die Frage nach Inhalten und nach der Art der Konsenzbildung.

(56) Was verstehen Sie unter allgemeinen, instrumentspezifischen und situationsspezifischen Bedingungen und warum sind diese so wichtig?

Um die angestrebten Hauptwirkungen möglichst ökonomisch (d.h. mit einem Minimum an Aufwand) zu erhalten, sind allgemeine Bedingungen, instrumentenspezifische Bedingungen und situationsspezifische Bedingungen zu erfüllen.

Allgemeine Bedingungen für die Maximalwirkung von Instrumenten bilden:

- Wahl des optimalen Einsatzortes für diese Maßnahme
- Wahl des optimalen Einsatzzeitpunktes
- Wahl der optimalen Einsatzdauer
- Wahl der optimalen Dosierung
- Gewährleistung der Systemkonformität, Kontinuität und Konstanz der Politik

Instrumentenspezifische Bedingungen führen zu Fragen, ob:

- Einzelmaßnahmen oder Kombinationen vorteilhafter sind
- optimale Reihenfolge der Maßnahmen
- Ausgestaltungszwänge für das Instrumentarium

Situationsspezifische Bedingungen ergeben sich vor allen Dingen

- aus den sich bereits im Einsatz befindlichen anderen Instrumentarien
- aus der Frage, inwieweit sich das System in Grenzsituationen befindet

(57) Demonstrieren Sie das Problem von Haupt- und Nebenwirkungen sowie Nah-, Fern- und Summationswirkungen im Verkehr an einem Beispiel.

Haupt- und Nebenwirkung (sachliche Interdependenz)

Im Hinblick auf die Hauptwirkungen können sich die Nebenwirkungen positiv, neutral oder negativ verhalten (Nebenbedingungen treten dabei eher zufällig auf)

- unerwünschte Nebenbedingungen treten meist auf, wenn ein Instrument zu stark dosiert ist
- man kann sich eine Grafik vorstellen, auf deren Y-Achse der Nutzen und auf der X-Achse die Dosierung dargestellt ist. Während der die Nutzensteigung des Hauptinstruments abnimmt, steigt die Steigung der Kurve des unerwünschten Nebeneffektes immer schneller an, bis sich beide Kurven schneiden. Das Optimum ist da erreicht, wo die Anstiege beider Kurven gleich sind.
- Beispiel: Schadenfreiheitsrabatt
Nutzen: Leute fahren disziplinierter
unerwünschte Nebenwirkung: Zahl der Fahrerfluchtversuche bei Kleinschäden steigt an
- Daher sollte vorausschauen die Berücksichtigung zu erwartender Ausweichreaktionen und die Gefährdung anderer Teilziele durchgeführt werden.

Nah- und Fernwirkung (räumliche Interdependenz)

- wenn ich hier was mache – wie wirkt die Maßnahme vor Ort und wie wirkt die Maßnahme z.B. 100 km entfernt?

Summationswirkung (zeitliche Interdependenz)

- jede Maßnahme trifft auf frühere Maßnahmen
- wie addieren sich alle Maßnahmen zusammen?

(58) Welche grundsätzlichen Möglichkeiten der Bewertung von Projektwirkungen gibt es und welche Probleme sehen Sie?

Man kann:

- stärker technokratisch
 - Bewertung über ein Punktesystem
 - alle Ergebnisse werden nach bestimmten Kriterien im Hinblick auf die gesetzten Ziele bewertet
 - Probleme:
 - Ziele werden mit Indikatoren operationalisiert → Zielerreichungsgrad lässt sich teilweise nur subjektiv bewerten
- stärker monetär

- Bewertung aller Vor- und Nachteile einer Systemänderung in Geldeinheiten
- Probleme:
 - Man kann nicht alles in Geld ausdrücken (besonders nicht die immateriellen Positionen – Gefahr, Häßlichkeit etc.)

bewerten.

(59) Welche Entscheidungshilfen kennen Sie und welche gemeinsamen Vor- und Nachteile sehen Sie?

durchsetzbarkeit politisch
was sind die Einflußfaktoren

Gemeinsame Vorteile:

- ermöglichen eine formale Integration von voraussichtlichen Vor- und Nachteilen
- Erhöhen die Transparenz der Entscheidungsgrundlage
- Zwingen zum Durchdenken und Erfassen von Wirkungszusammenhängen hochkomplexer Systeme

Gemeinsame Nachteile:

- Sie setzen letztlich weit mehr politische Bewertungen für den Ökonomen voraus, als sie originär ökonomische Hilfen dem Politiker zukommen lassen
- der gegenwärtige Wissensstand wird auf zukünftige Generationen projiziert
- unzählige Manipulationsmöglichkeiten und somit die Erstellung des jeweils gewünschten Ergebnisses
- Indem wir heute alle Projektwirkungen vorausschauend einkalkulieren und sozial kompensieren möchten, verringern wir sicherlich die Systemdynamik und damit positive Entwicklungsmöglichkeiten.

4.3. Verkehrspolitische Strategien

(60) Beschreiben Sie das Konzept des „synoptischen Ideals“ in der Planungstheorie und nennen Sie einige Annahmen.

Ausgangspunkt:

rationales, weitgehend von naturwissenschaftlich geprägtes Grundverständnis von Systemzusammenhängen

Charakterisiert durch:

- alle möglichen Lösungsmaßnahmen werden als grundsätzliche Alternativen interpretiert
- solche politischen Strategien beziehen alle Alternativen mit ein
- unbegrenzte Zahl von Alternativen
- nahezu alle wesentlichen Alternativen sind erkennbar
- Abhängigkeit der Mittel von den Zielen wird unterstellt (keine Zielabhängigkeit der Mittel)
- Tatsachen und Wertvorstellungen werden als weitgehend unabhängig interpretiert
- Das Vorgehen ist auf die endgültige Lösung von Problemen orientiert
- im Vordergrund sind Langfrist-Ziele
- gesamtgesellschaftlich integrierende Perspektive

(61) Worin unterscheidet sich die pragmatische Position („disjointed incrementalism“) der Wirtschafts- und Verkehrspolitik vom synoptischen Ideal?

Grundlage der pragmatischen Position ist die deskriptive Entscheidungstheorie. Sie geht davon aus, daß der Mensch nur eine begrenzte Problemlösungskapazität besitzt,

Unterschied zum synoptischen Ideal:

- nur kleine Anzahl von Alternativen
- Vorgehen in sehr kleinen Schritten
- Problemlösung führt nur zu einer begrenzten Anzahl von neuen Durchgängen durch den Entscheidungsprozeß
- aufgrund seiner begrenzten kognitiven Kapazität entwickelt der Mensch Routinen
- will eher befriedigende Lösungen als bestmögliche Lösungen
- mögliche Lösungen werden im Hinblick auf nur geringe Verbesserungen ausgewählt
- nur beschränkte Anzahl von Alternativen wird berücksichtigt
- bei der Diskussion politischer Strategien werden die Ziele an die Mittel angepaßt.
- Analyse und Bewertung sind auf die Beseitigung von Mißständen ausgerichtet
- Analyse und Bewertung sind gesellschaftlich mangelhaft koordiniert.

(62) Was verstehen Sie unter Planung als Rationalität selbstgesteuerter Lernsysteme? Worin sehen Sie die Bedeutung dieser Utopien?

Planung setzt sich aus zwei Komplexitätsgraden zusammen:

Komplexitätsgrad des Planungsbegriffs

Komplexitätsgrad des Umweltbegriffs

Der entscheidende Fehler ist jedesmal die zugrunde liegende eindimensionale Ursachen- Wirkungs- Vermutung und die Trennung von Planung (Subjekt) und Beplantem (Objekt).

Wird die teilnehmende Öffentlichkeit allmählich in die Struktur des Planungssystems selbst einbezogen, gelangt man im Endeffekt zum Planungsmodell „selbstgesteuerte Lernsysteme“. Allerdings ist die vollständige Aufnahme der Öffentlichkeit in das Planungssystem gleichbedeutend mit einer vollständigen Aufhebung des Subjekt-Objekt-Dualismus.

Das planende Teilsystem und das beplante Gesamtsystem werden identisch

→ höchstmöglicher Komplexitätsgrad

Beinhaltet vordergründig einen Widerspruch – Identität des Planungssystems geht verloren. Wenn man aber noch die Zeitkomponente ins Spiel bringt, dann kann die Identität von Planer und Umwelt nicht als stationäres Sein, sondern als dynamisches Werden aufgefaßt werden, als Lernprozeß mit dem Ziel einer „open ended“ emanzipatorischen Entwicklung.

Wichtig ist, das Ziel

(63) Was bedeutet diese planungstheoretische Differenzierung für das Selbstverständnis des Verkehrsplaners draußen in der Praxis?

Ziel des in (62) geschilderten Vorgehens:

Gesellschaft nicht mehr als eine von Einzelhandlungen gesteuerte Maschine, sondern als lernfähiges Handlungssystem begreifen.

Das Paradigma selbstgesteuerter Lernsysteme kann als das Modell einer Emanzipationsstrategie begriffen werden, indem es die Aktivierung des Potentials an Spontaneität und Kreativität selbst zum eigentlichen Ziel der Planung erhebt.

→ Danach sollte sich der Verkehrsplaner richten.

4.4. Abstimmungsmechanismen bei Diskrepanzen zwischen Angebot und Nachfrage

(64) Welche Grundsatzentscheidungen stellen sich bei Diskrepanzen zwischen Angebot und Nachfrage; Nachfrage größer als Angebot? Welche Lösungsrichtungen bieten sich an?

Es geht grundsätzlich darum, Maßnahmen zur Herstellung eines Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage zu ergreifen. Dabei bieten sich zwei Lösungsrichtungen an:

- nachfrageorientierte Maßnahmen
 - Nachfrage verteilen
 - räumlich
 - modal
 - zeitlich
 - Nachfrage beschränken
 - Verkehrsberuhigung
 - Busspuren
 - Parkverbote
- angebotsorientierte Maßnahmen
 - kurzfristige Kapazitätsausweitungen (ohne Neubau)
 - langfristige Kapazitätsausweitungen (durch Dimensionierung auf Spitzenbedarf)
 - sehr langfristige - || - (Verknüpfung von Verkehrssystem zu neuartigem System)

(65) Welche Grundsatzentscheidungen stellen sich bei Diskrepanzen zwischen Angebot und Nachfrage; Angebot größer als Nachfrage? Welche Lösungsrichtungen bieten sich an? Wann sind Überkapazitäten über längere Zeit ökonomisch gerechtfertigt?

Es geht grundsätzlich darum, Maßnahmen zur Herstellung eines Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage zu ergreifen. Dabei bieten sich zwei Lösungsrichtungen an:

- nachfrageorientierte Maßnahmen
 - preispolitisch
 - mengenpolitisch
- kapazitätsbeschränkende Maßnahmen
 - im Verkehrsbetrieb (Traffic-Management), z.B. bevorzugte Industrieansiedlung an bestehenden Verkehrsachsen mit Reservekapazität
 - Desinvestition (Streckenstilllegungen)

Nach Tompson (1978) sind Überkapazitäten dann gerechtfertigt, wenn:

- infolge von Unteilbarkeiten die Minimalkapazität bereits die Spitzennachfrage übersteigt (Beispiel: Autobahn in strukturschwachem Raum)
- die Reservekapazität im Hinblick auf ein späteres Wachstum oder auf zu induzierenden Neuverkehr bewußt vorgehalten wird
- die Nachfrage infolge Strukturwandlungen sinkt

(66) Welche Möglichkeiten nachfrageorientierter Verkehrspolitik lassen sich aus dem Bedürfnisbegriff logisch entwickeln? Demonstrieren Sie das an einem Beispiel.

Definition der Nachfrage:

Es ist ein Gefühl von Mangel mit dem Bestreben zu seiner Beseitigung plus Kaufkraft plus Kenntnis der Preiserwartungen.

Daraus ergeben sich die folgenden Ansatzpunkte einer nachfrageseitigen Verkehrspolitik:

- A. der Mangel
- B. die Kenntnis des Mangels
- C. die Empfindung des Mangels

- D. den Wunsch, diesen Mangel abzustellen
- E. die Kaufkraft und die Preise

Beispiel ist hier bei Heinze der Wunsche nach einer Fahrt nach Indien. Ich habe aber keinen Bock den ganzen Quatsch hier aufzuzählen.

(67) Wie sieht das Grundprinzip der preispolitischen Mengensteuerung im Verkehr aus? Was spricht gegen eine Preispolitik mit Hilfe von KFZ- und Mineralölsteuer?

Was spricht gegen Preispolitik mit Hilfe von KFZ- und Mineralölsteuer:

- ist nur indirekte und globale Preispolitik
- führt zu sozial ungerechten Umverteilungen
- geht nicht direkt gegen Belastungsspitzen im Verkehr vor

(68) Diskutieren Sie Pro und Contra zum Thema Straßenbenutzungsgebühren. Wie könnten praktische Lösungen aussehen?

Praktische Lösungen:

- Zonensystem
 - streckenbezogene Preiserhebung
 - distanzbezogene Preiserhebung
 - gebietsbezogene Preiserhöhung
- Zahlpunktsystem
 - punktbezogene Preiserhebung (Beispiel Baybridge in San Francisco)
 - kordonbezogene Preiserhebung (die einzelnen Zahlstellen sind nicht voneinander unabhängig, sondern bilden gemeinsam die Grenzlinie einer Preiszone)

Beispiel 1:

Toll-Ringe in Norwegen (Zahlpunktsystem mit kordonbezogener Preiserhebung)

Beispiel 2:

Area Licensing Scheme in Singapur

(69) Worin sehen Sie Vor- und Nachteile von Stauungen und Gleitzeiten als zeitliche Instrumente der Verkehrspolitik?

Vorteile von Stauungen:

- Der Verkehr schafft sich dadurch selbsttätig ein neues Gleichgewicht.
- Die Summe der Verkehrsteilnehmer verhält sich somit wie ein selbstlernendes, komplexes System.

Nachteil von Stauungen:

- Umweltkosten
- Zeitverluste

Gleitzeiten (Verteilung der Spitzennachfrage auf nachfrageschwächere Zeiten durch zeitliche Neuordnung)

Nachteile von Gleitzeiten:

- Jede Gesellschaft weist eine charakteristische Raum-Zeit-Organisation auf, der der Einzelne nur beschränkt entfliehen kann, wenn er nicht negative soziale Differentialrenten in Kauf nehmen will.
- stellt sich gegen das Familienleben, daß eine Raum-Zeit-Organisation darstellt

(70) Was spricht für und was gegen einen Nulltarif im ÖPNV?

Pro:

- Attraktivität steigt
- sozial gerechter – jeder kann es sich leisten
- Betriebsabläufe vereinfachen sich (Busfahrer muß nicht kassieren)
- hoher Auslastungsgrad

Contra

- kein Preis –keine Akzeptanz
- wird übernutzt → wird für artfremde Sachen mißbraucht
- schlechte Möglichkeiten Hausrecht auszuüben → Penner in Bahn → Attraktivität sinkt

(71) Zeigen Sie den Konflikt zwischen ökonomischer Effizienz und Gerechtigkeitseffizienz an einem Beispiel aus dem Verkehrsbereich.

Beispiel ÖPNV

- es ist ökonomisch nicht effizient Schülerverkehre durchzuführen, aber Gerechtigkeitseffizient
- ein ÖPNV in der Fläche kann nicht ökonomisch effizient sein
- Es ist nicht ökonomisch effizient Monatskarten zu verkaufen
- allgemein ist die Berücksichtigung sozialer Kriterien nicht ökonomisch effizient

(72) Inwieweit erscheint Ihnen der Preismechanismus geeignet, Engpaßsituationen nachhaltig zu beseitigen? Demonstrieren Sie damit verbundene Vorteile und Gegenargumente am Benzinpreis.

Pro am Beispiel des Benzinpreises:

- wer mehr fährt (also mehr Kapazität bindet), zahlt auch mehr
- Preis läßt sich sogar innerhalb bestimmter Grenzen ortsweise differenzieren
- wenn man ein elektronisch kopplungsfähiges Auto baut, das zusätzlich noch die Eigenschaft eines niedrigen Benzinverbrauchs hat, kann man gezielt die treffen, die mit alten, nicht kopplungsfähigen, viel Benzin verbrauchenden Autos unterwegs sind
- bestimmte Bevölkerungsteile mit einer hohen Preiselastizität steigen vielleicht schon früh auf den ÖPNV um

Contra:

- eine spezielle Engpaßsituation (z.B. Brandenburger Tor) kann damit nicht reguliert werden
- zeigt wenig Sozialkompetenz, da damit weite Teile der Bevölkerung einfach ausgeschlossen werden, weil sie es nicht bezahlen können
- da diese breiten Bevölkerungsteile ein erhebliches Wählerpotential darstellen und Politiker wiedergewählt werden wollen, ist es wohl politisch schwerer durchsetzbar
- Benzinpreis ist zwar direkt an die CO₂-Emission gebunden, nicht aber an die Belastung durch Lärm, Flächenverbrauch und zeitlich/räumliches Verkehrsaufkommen (ich wiederhole mich ... → kommt wohl von Heinze)

Kapitel 5 „Das Instrumentarium ökologischer Verkehrsplanung“

(73) Wie kommt es eigentlich in der Marktwirtschaft zur Übernutzung der Umwelt?

In einer marktwirtschaftlichen Ordnung wird die Knappheit eines Gutes über seinen Preis bestimmt. Je knapper das Gut, um so teurer ist es. Der fehlende Zwang für den Verbrauch eines Umweltgutes, wie sauberer Luft einen Preis zu bezahlen, läßt beim Nutzer den Eindruck entstehen, es handle sich um ein freies Gut. Da die Signalwirkung des Preises fehlt, kann es zu einer Übernutzung des Umweltgutes kommen, welche die natürliche Regenerationskraft überfordert.

(74) Was sind externe Effekte? Was versteht man unter intratemporalen und intertemporalen Externalitäten? Warum funktionieren Verhandlungslösungen in der Praxis so selten?

Ein allgemeines Erfolgsrezept menschlichen Handelns besteht darin, Nachteile möglichst auf andere Gruppen zu verlagern, aber Vorteile anderer Gruppen mitzunutzen. Diese auf andere Gruppen ausgelagerten Effekte, die durch eigenes Tun oder Unterlassen entstehen, werden als externe Effekte bezeichnet. Externe Effekte können dabei natürlich auch positiv sein.

Beispiel: Autofahren – ich fahre Auto und komme schneller voran, lasse aber andere meine (oder die von meinem Auto) Abgase einatmen und den Verkehrslärm anhören (weil mein Auto natürlich einen Luftfilter für den Innenraum und einen tollen Schallschutz [innen] hat).

- bei einer 1-Personen-Gesellschaft kann es keine externen Effekte geben (Napoleon hat also auf Elba perfekt gelebt).
- bei einer 2-Personen-Gesellschaft sind Schädiger und Geschädigter leicht zu identifizieren
- mit jeder zusätzlichen Person wird die Identifikation des Schädiger immer schwieriger, bis sie gar nicht mehr möglich ist.
- wenn ich den Schädiger nicht kenne, kann ich auch nicht mit ihm in Kontakt treten

Intratemporale Externalitäten sind Konflikte zwischen Verursacher und Geschädigtem im gleichen Zeitabschnitt.

Intertemporale Externalitäten entstehen durch die Übernutzung der Umweltressourcen zu Lasten zukünftiger Generationen. Diese Effekte treten auf, obwohl an Ressourcen (Bodenschätzen) meist exklusive Eigentumsrechte bestehen und folglich der Marktmechanismus wirkt. Hier wird über die Institution eines Nachweltbeauftragten als Anwalt künftiger Generationen nachgedacht.

(75) Definieren Sie private und öffentliche Umweltgüter. Welche Einflußnahmemöglichkeiten auf deren Nutzung gibt es und wo liegen jeweils die Probleme?

Private Umweltgüter stellen für den Eigentümer Anlage- oder Vermögenswerte dar. Geht es um die Entscheidung ihrer Nutzung, so vergleicht der Eigentümer die heute zu erzielenden Nutzungs- und/oder Verkaufserlöse mit den zukünftig realisierbaren.

Der Staat kann auf diese privaten Umweltgüter wie folgt Einfluß nehmen:

- Enteignung (wie z.B. Ölquellen in Persien Mossedequs)
- Beeinflussung des Abbaus durch Kontingentierung
- Beeinflussung des Verbrauchs durch Kontingentierung (z.B. Energiesteuer)
- Beeinflussung alternativer Ertragsarten (Zinsen) z.B. durch verbilligte Kredite für alternative Nutzung
- Förderung des technischen Fortschritts (z.B. Abbau-, Verwendungs- und Substitutionstechnologien)

Öffentliche Umweltgüter haben keinen privaten Eigentümer und auch keine Preis (z.B. Luft).

Möglichkeiten der Einflußnahme:

- ökologisch orientierte staatliche Beschaffungspolitik
- Aktionen wie der „Blaue Umweltengel“
- kritische Presse.

Probleme:

- Jedermanns Interessen sind niemandes Interessen
- keine Lobby
- großes „Trittbrett-Fahrer“ Problem
- jeder hofft, daß andere aktiv werden und er so an den erreichten Verbesserungen teilhaben kann

(76) Was umfassen Umweltbelastungen durch den Verkehr in einer Totalbilanz?

- Lärm
- Abgase (SO_x, NO_x, HC, O_x, Staub, Partikel ...)
- Abwässer
- Abfälle
- Radioaktivität (z.B. 104.6 RTL ...)
- Abwärme
- Bautätigkeit (Bodenversiegelung)
- Düngemittel

(77) Wie lassen sich verkehrsbedingte Umweltbelastungen internalisieren? Worin bestehen die Schwierigkeiten?

Man muß einfach versuchen den Schädiger zur Kasse zu bitten. Dabei treten verschieden Probleme auf:

- man muß jeden einzelnen Schädiger kennen
- man muß den Schaden kennen, den jeder einzelne Schädiger verursacht hat
- man muß den einzelnen Schaden bewerten können.
- man muß Instrumente haben, um den Schädiger auch wirklich zu Kasse zu bitten
- um nicht nur „sinnlos“ Geld zu kassieren, muß man auch die Technologie haben, um entstandene Schäden mit dem eingenommenen Geld beheben zu können.

(78) Welche umweltpolitischen Instrumente im Verkehr kennen Sie und welche Grobgliederung bietet sich an? Erläutern Sie die Hauptinstrumente je an einem Beispiel.

Man(n) kann die Instrument wie folgt gruppieren:

1. Reparatur
 - 1.1. finanziert durch Subventionen
 - 1.2. finanziert durch Staatsausgaben
2. Vorsorge
 - 2.1. Marktlösungen
 - 2.1.1. Freiwillige Kooperation (in Form von Gentlemen Agreement)
 - Beispiele: Einführung des Katalysators, Verstärktes Recycling von Fahrzeugkomponenten
 - Vorteile:
 - * marktwirtschaftliche Lösung
 - * fördert auch die Akzeptanz für andere umweltpolitische Maßnahmen
 - Nachteile:
 - * Staat muß stark genug sein, um bei Nichtzustandekommen Regeln zu erlassen
 - * starke öffentliche Meinung ist erforderlich
 - 2.1.2. Information und Aufklärung (Stiftung Warentest, Presse, TÜV)
 - Beispiele Abgas- und Verbrauchswerte von Kraftfahrzeugen
 - 2.1.3. Umwelthaftung
 - Schaffung von Eigentums- und Klagerechten
 - Erleichterung des Schuldnachweises (schon überschrittener Grenzwert)
 - Erleichterung des Kausalitätsnachweises (schon statistischer Zusammenhang)
 - Beweislastumkehr
 - Erleichterung des Schuldnachweises (Einhalten des Grenzwertes schützt vor Verwaltungsstrafe, nicht vor Schadensersatz)
 - 2.1.4. Ökosteuern
 - geht auf den englischen Nationalökonom Pigou zurück
 - internalisiert die externen Kosten vollständig
 - scheitert aber an den unrealistisch idealen Voraussetzungen
 - Beispiele: Lärmschutzabgabe bei Flugzeugen, Abwasserabgabegesetz, Road-Pricing, Mineralölsteuer

- 2.1.5. Umwelthandel
 - Handel mit Emissionszertifikaten, die die Verschmutzung der Umwelt im Rahmen des Zertifikats erlauben
- 2.2. Dirigistische Instrumente
 - 2.2.1. Auflagen
 - 2.2.2. Abgaben

(79) Welche Vor- und Nachteile haben freiwillige Kooperationen, Verbraucherinformationen und die Verschärfung der Umwelthaftung? Diskutieren Sie diese jeweils an einem Beispiel.

Freiwillige Kooperation:

- Vorteile:
 - marktwirtschaftliche Lösung
 - fördert auch die Akzeptanz für andere umweltpolitische Maßnahmen
- Nachteile:
 - Staat muß stark genug sein, um bei Nichtzustandekommen Regeln zu erlassen
 - starke öffentliche Meinung ist erforderlich

Verbraucherinformationen:

- Vorteile:
 - weite Verbreitung
 - leichte Verständlichkeit
 - billige Anwendung
- Nachteile
 - Wirtschaftsmacht der „Verursacher“ kann bremsen (vgl. VW vs. Stiftung Warentest)

Umwelthaftung:

- Vorteile:
 - zumindest teilweise Internalisierung möglich
 - es entstehen Anreize zu erhöhter Vorsicht / zur Produktion umweltfreundlicher Güter / zum Einsatz umweltfreundlicher Verfahren
 - Es entsteht ein Anreiz zur Ermittlung potentieller Folgewirkungen neuer Produkte/Produktionsverfahren vor deren Einführung
- Nachteile:
 - Haftung oft nicht möglich, da viele Umweltschäden im nicht-privaten Bereich anfallen. In unserer Rechtsordnung können nur Schäden geltend gemacht werden, die ein Individuum selbst unmittelbar an seinen Rechten erleidet (Verbot sog. „Popularklagen“)
 - Umweltschäden sind oft nicht monetarisierbar. Deshalb werden hier nonpretiale Parameter wie Zeit und Geschwindigkeit oder das Auto als „Männlichkeitsbeweis“ diskutiert.
 - Hohe Versicherungsprämien sind notwendig, da die Zahl ständig neu entstehender Stoffe weder steuer- noch kontrollierbar ist.

(80) Welche Vor- und Nachteile haben Umweltsteuern und Umweltabgaben im Verkehrssektor?

Vorteile:

- Einzelwirtschaftliche Effizienz wird erreicht, indem das Eigeninteresse der Verursacher an privatwirtschaftlicher Gewinnmaximierung durch Kostenminimierung angesprochen wird. Dies führt auch zu einer kostenminimalen Aufteilung der Vermeidungsanstrengungen auf die Gesamtheit der Verursacher und damit zur gesamtwirtschaftlichen Effizienz.
- Es entsteht ständig Motivationsdruck zur weiteren Emissionssenkung, da jede zusätzlich vermiedene Einheit die zu zahlende Abgabe reduziert
- → Aus diesem Grund ist auch die dynamische Anreizwirkung hoch. Innovationen werden angereizt und die Einführung des umwelttechnischen Fortschritts gefördert.
- Die Stilllegung emissionsintensiver Altanlagen wird gefördert.

Nachteile:

- Die ökologische Treffsicherheit ist beschränkt, da die angestrebte Emissionsmenge nur durch eine mittelbare Anpassung der Verursacher erreichbar ist.
- Die Kenntnis bzw. Schätzung von Grenzvermeidungskosten der Verursacher wird unrealistisch vorausgesetzt. Ist das nicht der Fall, wird das Standard-Preis-Verfahren genutzt
- Inflation führt zu einer realen Senkung des Abgabensatzes und damit zu einem Anwachsen der Emission (kalte Degression)
- Gewöhnungseffekt bei Preiserhöhungen sind möglich
- Nachfrage kann sich auf anderer u.U. noch umweltbelastendere Produkte verschieben
- die politische Durchsetzbarkeit von Abgaben ist gering

(81) Welche Vor- und Nachteile haben Umweltzertifikate zum Abbau von Umweltbelastungen im Verkehrssektor?

Vorteile:

- Der Vergleich zwischen Vermeidungskosten und Marktpreisen sichert die Effizienz von Emissionsrechten
- Die Anzahl der ausgegebenen Zertifikate ist auf den regionalen Emissionszielwert begrenzt. Somit kann dieser (legal) nie überschritten werden) → die ökologische Treffsicherheit ist gewährleistet
- Eine staatliche Kenntnis der Grenzvermeidungskosten ist nicht erforderlich
- Emissionsintensive Anlagen werden relativ unrentabel
- International abgestimmte Lösungen sind möglich – eine Auslagerung der Produktion in andere Länder wäre dann zwecklos
- Eine verursachergerechte Internalisierung wäre auch bei mobilen Emissionsquellen möglich

Nachteile

- die dynamische Anreizwirkung ist zwar zunächst hoch, nimmt aber mit der Zeit wie die Emissionen ab (Gegenmaßnahme: Abwerten oder Aufkaufen der Zertifikate)
- finanzkräftige Unternehmen könnten die Zertifikate im Wettbewerb gegen andere Unternehmen nutzen, indem sie einfach alle aufkaufen
- Leute, die gar nicht produzieren/nutzen wollen können als Nachfrager auftreten (z.B. Umweltorganisationen)
- Für Öffentlichkeit und Verursacher ist die Wirkung nur schwer verständlich

(82) Welche Vor- und Nachteile haben übertragbare Benzingutscheine zur Kraftstoffeinsparung in der Energiekrise 1973 im Vergleich zu anderen vorgeschlagenen Maßnahmen? Um welches umweltpolitische Instrument handelt es sich dabei?

Vorteile (gegenüber anderen Maßnahmen):

- flexible Lösung (Kontingent kann je nach Knappheit angepaßt werden)
- keine konzentrierten Entzugeffekte
- berücksichtigt funktionale und regionale Aspekte
- Vermeidung interpersoneller Ungerechtigkeiten
- Kein Kontrollaufwand
- keine negativen Ausweichmöglichkeiten
- Vermeidung eines Schwarzmarktes
- Ausschaltung nachfragebedingter Preiserhöhungen

Nachteile:

- es kann keine geben → die Theorie ist von Heinze höchstpersönlich ...

Es handelt sich um kombinierte Mengen- und Preispolitik.

(83) Unter welchen Umständen erscheint es Ihnen sinnvoll, Umweltprobleme durch Auflagen zu lösen? Wie würde ein moderner Interpret des Staatsversagens, wie Jänicke, argumentieren (Kap. 1.3.)?

(84) Da im Verkehrssektor teilweise starke zeitliche räumliche Schwankungen in der Intensität der Umweltbelastungen auftreten, liegen Fahrverbote nahe. Erscheint Ihnen diese Maßnahme sinnvoll und welche Ausgestaltungsformen können Sie sich vorstellen?

Fahrverbot sind Scheiße!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

denkbare Maßnahmen:

1. Fahrverbote für private PKW an Wochenenden, gestaffelt nach der Zahl der Verbotstage pro Monat
2. Fahrverbot für private PKW auf Bundesfernstraßen und BAB
3. Fahrverbot für private PKW im Umkreis von mehr als 30 km von ihrem Standort
4. Fahrverbot für private PKW an allen Tagen zwischen 10 und 16 Uhr
5. Fahrverbot für private PKW mit einem Besetzungsgrad unter 2 Personen bei zeitlicher Limitierung
6. Fahrverbot für private PKW an 2 Tagen in der Woche nach Wahl
7. Fahrverbot für private PKW an 3 Tagen im Monat gemäß Zulassungsnummer