

Inhalt

1. „Integrierte Verkehrspolitik“ – Anlass, Ziele und Konzept	2
2. Problemfelder der integrierten Verkehrspolitik	4
2.1 Wachstum des Verkehrs	4
2.2 Überlastung der Verkehrsinfrastruktur	5
2.3 Unbefriedigende Modal Split-Entwicklung.....	5
2.4 Effizienzdefizite und Leistungsmängel	5
2.5 Finanzierungsstruktur des Verkehrssystems	6
2.6 Gesamtwirtschaft und Gesellschaft.....	7
3. Strategische Ausrichtung einer integrierten Verkehrspolitik	7
4. Integrationsfelder und Handlungsbausteine der Verkehrspolitik	12
5. Strategischer Lösungspfad und Zeithorizonte der integrierten Verkehrspolitik	19
5.1 Lösungspfad als Schrittfolge	19
5.2 Kurzfristige Problementschärfung und Engpaßbeseitigung	20
5.3 Funktionsfähigkeit und Verträglichkeit des Verkehrssystems als mittelfristige Kernstrategie	23
5.4 Langfriststrategie: Gleichgewichtsperspektiven, Senkung des Transportbedarfs und Strukturwandel	26
6. Prozesse und Organisation einer integrierten Verkehrspolitik	28
6.1 Aufwand und Ertrag der integrierten Verkehrspolitik.....	28
6.2 Prinzipien der Organisation und Prozessgestaltung	29
6.3 Innovationen der Organisation und Prozessgestaltung.....	30
6.4 Hemmnisse der integrierten Verkehrspolitik	32
6.5 Effizienzsicherung der integrierten Verkehrspolitik	33
7. Kurzfristige Handlungsmöglichkeiten und – erfordernisse der integrierten Verkehrspolitik	34
Anhang.....	36

1. „Integrierte Verkehrspolitik“ – Anlass, Ziele und Konzept

Die Bewältigung der künftigen, wachsenden Verkehrsprobleme setzt eine **integrierte Verkehrspolitik** voraus. Die Entscheidungsträger haben erkannt, daß Teillösungen nicht erfolgreich sein können, nicht durchhaltbar und auch nicht effizient sind. Erforderlich ist ein verbessertes Gesamtverkehrssystem, das die verschiedenen Maßnahmen und Instrumente, deren Wechselwirkungen, Ursachen- und Folgezusammenhänge, die unterschiedlichen räumlichen und gebietskörperschaftlichen Ebenen sowie unterschiedliche Zeithorizonte in ein Zusammenwirken einbindet. Die strategische Ausrichtung der Verkehrspolitik soll „aus einem Guss“ erfolgen.

Die integrierte Verkehrspolitik ist dem Ziel der „**nachhaltigen Mobilität**“ in wirtschaftlicher, ökologischer, sozialer und kultureller Hinsicht verpflichtet. Ein derartig vielschichtiges Zielsystem kann die Politik nur dann erreichen, wenn sie auf einen Grundkonsens mit hoher Akzeptanz aller gesellschaftlichen Gruppen setzen kann. Anforderungen sollen von allen Beteiligten geäußert, Argumente diskutiert, Konflikte ausgetragen und Kompromisse vereinbart werden. Nur dies kann eine „gesellschaftliche Effizienz“ gewährleisten. Den zukunftsweisenden Anspruch der „**Integrationsidee**“ hat die Bundesregierung als Grundlage ihres Handelns bekräftigt. Die „Mobilitätsoffensive des Bundeskanzlers“ im Jahr 2002 und der „Verkehrsbericht 2000“ des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen haben diese Programmatik aufgegriffen.

Es fehlt jedoch bisher die konzeptionell – empirische Fundierung und Ausdifferenzierung dieser Politikvision. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat daher im Jahr 1999 eine **Arbeitsgruppe „Integrierte Verkehrspolitik“** einberufen, die diese Aufgabe leisten sollte. In dieser Arbeitsgruppe ist die Kompetenz von Wirtschaft, gesellschaftlichen Gruppen, Verkehrsunternehmen, Politik, Verwaltung und Wissenschaft eingebunden.

Die Arbeitsgruppe hat ihre Vorstellungen in Diskussionsrunden und Arbeitspapieren dargelegt. Im Gegenstromprinzip wurde von wissenschaftlicher Seite ein Politikentwurf erarbeitet, der die Aspekte, Anregungen und Anforderungen aufgegriffen, geordnet und weiterentwickelt hat. Dieses Vorgehen findet seinen Niederschlag in dem Forschungsbericht „**Erarbeitung eines eigenständigen wissenschaftlichen Konzeptes zur integrierten Verkehrspolitik für die Zeithorizonte 2010 und 2020**“ des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen (Prof. Dr. K. J. Beckmann) und des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln (Prof. Dr. H. Baum).

Die **Ziele** des Forschungsvorhabens lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Erfordernisse und Chancen einer mittelfristigen und einer langfristorientierten Strategie sollen verdeutlicht werden.
- Kurzfristige Handlungserfordernisse und –möglichkeiten sind aus dem mittel- und langfristigen Strategiekontext abzuleiten.
- Grundsätzlicher Konsens und Basisakzeptanz über Entwicklungskorridore sollen herausgearbeitet und verabredet werden, um eine verlässliche Ausrichtung der Verkehrspolitik zu ermöglichen.
- Alternativen der räumlichen, zeitlichen und sektoralen Integration von Politikfeldern sollen aufgezeigt werden.
- Partnerschaften und Kooperationen zwischen den verschiedenen – für die Ausgestaltung der Verkehrspolitik bedeutsamen – Akteuren sollen vorbereitet und umgesetzt werden.

Der **Bericht „Integrierte Verkehrspolitik“** ist die Grundlage für die Meinungs- und Willensbildung der Arbeitsgruppe. Darüber hinaus bietet er der Politik eine Orientierung für die zukünftigen Probleme und ihre Lösungsmöglichkeiten. Ein besonderer Aspekt ist dabei die Weitergabe der Integrationsstrategie auf den europäischen Raum, aber auch auf die regionale und kommunale Ebene.

Die strategische Ausrichtung der Überlegungen, Vorschläge und Empfehlungen bringt es mit sich, dass weniger detaillierte Handlungsansätze erörtert werden als vielmehr **Strategiebündel**, die einer weiteren Profilierung und Ausgestaltung bedürfen. Diese Strategieoptionen definieren in ihrer Gesamtheit einen „Lösungskorridor“ für die künftige Verkehrspolitik der insbesondere mittel- und langfristig Ausgestaltungsspielräume belässt, aber gleichzeitig durch die grundsätzliche Orientierung Verlässlichkeit und Kontinuität gewährleistet.

2. Problemfelder der integrierten Verkehrspolitik

2.1 Wachstum des Verkehrs

Das zentrale Problem des Verkehrssektors ist das Wachstum mit hohen Steigerungsraten im Güter- und Personenverkehr. Die im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans erstellten **Verkehrsprognosen** für Deutschland (Trendszenario, Integrationsszenario für das Jahr 2015) gehen von den folgenden Tendenzen aus. Die Verkehrsleistungen des gesamten Personenverkehrs erhöhen sich aufgrund des überproportional wachsenden Fernverkehrs um 22,8 % (Trend) bzw. um 19,8 % (Integration). Die Güterverkehrsleistung aller Verkehrsträger wächst um rund 63 %. Die Marktanteile im Personenverkehr werden sich bei den bodengebundenen Verkehrsträgern zugunsten des Straßenverkehrs verändern bei einem überaus starken Wachstum des Luftverkehrs. Die Marktanteile im Güterverkehr werden sich weiterhin zugunsten des Straßengüterverkehrs verschieben. Der Eisenbahnanteil kann annähernd stabilisiert werden, der Anteil der Binnenschifffahrt wird abnehmen.

Die **Ursachen** dieser Mobilitätsentwicklung sind vielfältig (Übersicht 1). Die Entwicklungstrends sind langfristiger Natur und werden in Zukunft fortbestehen. Sie sind dort, wo sie Ausdruck individueller und gesellschaftlicher Wertschätzungen sind, zu respektieren und mit einem leistungsstarken Verkehrssystem zu befriedigen. Dort, wo es sich um Fehlentwicklungen handelt (z.B. Siedlungsentwicklung, Anspruchshaltungen, Kurzsichtigkeit der Märkte im Hinblick auf den Ressourcenverbrauch, Vernachlässigung sozialer Anliegen) und unerwünschte Folgen auftreten, sollten sie verringert werden (Verkehrsunfälle, Schadstoff- und CO₂-Emissionen, Lärmbelastungen, Flächenverbrauch und soziale Ungewogenheiten).

Übersicht 1: Treibende Kräfte der langfristigen Mobilitätsentwicklung

- Individualisierung der Gesellschaft
- Globalisierung der Wirtschaftsbeziehungen
- Migrationen der Bevölkerung
- Von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft
- Informationsgesellschaft und Arbeitswelt
- Teleaktivitäten und New Economy
- Verkürzung der Arbeitszeiten – Wachstum des Freizeitverkehrs
- Zunahme der Frauenerwerbstätigkeit – veränderte Mobilitätsbedürfnisse
- Konsumgesellschaft als Motor des Verkehrswachstums
- Siedlungspräferenzen der Bevölkerung
- Veränderung der Lebensstile

2.2 Überlastung der Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland lässt eine dauerhafte Überlastung erkennen. Die Folgen sind u.a. Zeitverluste, Kostensteigerungen, Verkehrsunfälle, Umweltbelastungen. Sie treffen nicht nur die Verkehrsteilnehmer, sondern strahlen auf die gesamte Wirtschaft in Form von Produktivitätsverlusten, verminderter Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungseinbußen aus. Das erwartete Wachstum der Verkehrsleistungen wird die Kapazitätssituation in der Verkehrsinfrastruktur weiter verschärfen.

2.3 Unbefriedigende Modal Split-Entwicklung

Der Modal Split verschiebt sich weiter zum Straßen- und Luftverkehr. Die umweltschonenden Verkehrsträger haben tendenziell eine stagnierende oder rückläufige Marktanteilsentwicklung. Diese **Modal Split-Perspektiven** werden als unbefriedigend empfunden. Sowohl auf nationaler Ebene als auch in Europa ist es politischer Wille, mehr Güter auf die Schiene und die Binnenschifffahrt zu verlagern und im Personenverkehr den Marktanteil von Bahn und ÖPNV zu steigern.

Eine Politik der Verkehrsverlagerung muss berücksichtigen, dass die Modal Split-Entwicklung vor allem auf **Qualitäts- und Kostenvorteilen** der expandierenden Verkehrsträger (Straße und Luftverkehr) beruht. Damit eine Korrektur der Marktanteilsentwicklung erfolgreich sein kann, muss das Leistungsbild der bisher zurückbleibenden Verkehrsarten wesentlich verbessert werden.

2.4 Effizienzdefizite und Leistungsmängel

Eine ökonomisch, ökologisch und sozial tragfähige Mobilität erfordert ein leistungsstarkes Verkehrssystem. Die Mitte der 80er Jahre eingeleitete **Liberalisierung** im Verkehrssektor bewirkte eine Wettbewerbsintensivierung und ermöglichte eine Steigerung der Effizienz. Die Nachfrageentwicklung im Personen- und Güterverkehr weist jedoch ein höheres Wachstum auf als der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Ursache für Staus im Verkehrssystem ist oft die **ungleichmäßige Nutzung** der Verkehrsinfrastruktur. Eine zeitliche Entzerrung der Verkehrsspitzen (z.B. durch Arbeitszeitstaffelungen, Liberalisierung der Ladenschlusszeiten, Flexibilisierung der Lieferzeiten im Wirtschaftsverkehr) könnte einen Abbau der Überlastungen herbeiführen.

Die **Unterauslastung von Transportkapazitäten** führt zu vermeidbarem Mehrverkehr. Im motorisierten Individualverkehr liegt in der Steigerung des Besetzungsgrades ein

erhebliches Potential für Fahrleistungseinsparungen. Im Straßengüterverkehr stellt die Volumenauslastung der Fahrzeuge den limitierenden Faktor für die Kapazitätsauslastung dar. Für den Schienengüterverkehr wird ein Leerkilometeranteil von 32 % (für 1996) ermittelt.

Die Verkehrsnachfrage hängt – neben sozio-ökonomischen bzw. wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie der Infrastrukturausstattung – von den **Preis- und Leistungsmerkmalen der Verkehrsangebote** ab. Durch eine Verbesserung der Qualitäten des Schienenverkehrs und des ÖPNV kann eine Veränderung der Marktanteilsentwicklung im Verkehrsmarkt erreicht werden. Insbesondere im europäischen Schienenverkehr beeinträchtigen unterschiedliche technische Standards und Rahmenbedingungen die Interoperabilität.

Die **Bildung intermodaler Transportketten** im Personenverkehr (Park+Ride, Car Sharing, Schienenanbindung von Flughäfen etc.) und im Güterverkehr (u.a. KV-Terminals, GVZ) trägt zu einer verbesserten Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern bei. Aufgrund von Kapazitätsengpässen in den Schnittstellen, organisatorischer Mängel und Akzeptanzdefiziten kommt es derzeit zu Effizienzverlusten.

Erhebliche Mängel weist der **Erhaltungszustand** der Verkehrsinfrastruktur auf (Bahn, Straße). Daraus ergeben sich Einschränkungen der Leistungsfähigkeit und Verringerungen der Aufnahmekapazität. Der Vernetzungsgrad der Verkehrssysteme weist ebenfalls Unzulänglichkeiten auf.

2.5 Finanzierungsstruktur des Verkehrssystems

Die Finanzierungssituation des Verkehrssystems wird als reformbedürftig eingestuft. Die **öffentliche Hand** strebt vor allem nach Haushaltskonsolidierung. Den Weg dazu sollen Ausgabenkürzungen und Einnahmensteigerungen im Verkehrsbereich (Steuern, Straßenbenutzungsgebühren, Investitionsstreckung) erschließen. Die **Verkehrsteilnehmer** bemängeln die Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur, die damit verbundene Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse sowie die Zunahme der finanziellen Belastungen. Kritisiert wird außerdem der starke Transfer von Steuereinnahmen im Verkehrsbereich (Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer) in andere politische Verwendungsbereiche. Die **Verkehrsträger** kritisieren vor allem finanzielle Ungleichbehandlungen, Wettbewerbsverzerrungen im Verhältnis zum ausländischen Transportgewerbe, Vernachlässigung der externen Kosten. Auch im Finanzverhältnis zwischen den **Gebietskörperschaften** werden Anpassungsnotwendigkeiten gesehen.

2.6 Gesamtwirtschaft und Gesellschaft

Die Mängel des Verkehrssektors wirken sich auf die Gesamtwirtschaft aus. Infolge der Störanfälligkeit des Verkehrssystems kommt es zu Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit, der Durchlässigkeit und der Berechenbarkeit. Folge sind Beeinträchtigungen produktiver Faktoren durch Umweltbelastungen und Unfälle. Dies bedeutet mittelfristig eine Minderung von Wertschöpfung, Einkommen und Beschäftigung. Daraus ergeben sich Rückwirkungen auf die öffentliche **Finanzsituation**. Wertschöpfungs- und Einkommensrückgänge bewirken Einnahmenverluste des Staates (Steuern und Sozialabgaben).

Schließlich sind die **sozialen Auswirkungen** des Verkehrs ein wichtiger Aspekt der gesellschaftlichen Bilanz. Mobilität erweitert Chancengleichheit in der Wahl des Arbeitsplatzes und des Wohnortes, im Zugang zu den Ausbildungseinrichtungen, in der Gestaltung von Freizeit und Ferien. Aufgrund der Einkommensverhältnisse oder der Lebensumstände stehen die Mobilitätsoptionen bestimmten Sozialschichten nur begrenzt offen. Auch von den Umweltbelastungen und Sicherheitsgefährdungen durch den Verkehr gehen soziale Wirkungen aus, die die Einkommensgruppen unterschiedlich treffen.

3. Strategische Ausrichtung einer integrierten Verkehrspolitik

Die Lösung der heutigen und vor allem der zukünftigen Verkehrsprobleme setzt eine integrierte Verkehrspolitik voraus. Damit ist eine Konzeption gemeint, die die Bewältigung der Verkehrsaufgaben und der Folgewirkungen nicht durch eine Optimierung von Teilsystemen anstrebt, sondern durch eine Verbesserung des Gesamtsystems. Integration bedeutet mehr als Koordination, indem bei der Maßnahmenkonzeption in einem Handlungsfeld die Rückwirkungen in andere Politikbereiche berücksichtigt werden. Eine integrierte Politik zielt somit auf die **Gestaltung des Gesamtverkehrssystems**. Dazu werden unterschiedliche Maßnahmen und Instrumente, deren Wirkungszusammenhänge, die Ursachen- und Folgenzusammenhänge, die unterschiedlichen räumlichen Ebenen und Zuständigkeiten sowie unterschiedliche Zeithorizonte eingebunden.

Die integrierte Verkehrspolitik ist den Grundprinzipien der „**Nachhaltigkeit**“ und „**Zukunftsfähigkeit**“ verpflichtet, die abwägend soziale, ökonomische und ökologische Anforderungen aber auch kulturelle Anforderungen sowie Wirkungen auf physische und psychisch-emotionale Befindlichkeiten der Menschen (Gesundheit, Wohlbefinden) zusammenführt. Nachhaltige Mobilität bedeutet ein dauerhaftes, langfristig orientiertes

und ausgewogenes Verhältnis von sozialen, ökonomischen und ökologischen Anforderungen der Teilhabe und Teilnahme von Menschen und der wirtschaftlichen Austauschprozesse.

Die integrierte Verkehrspolitik stellt eine **komplexe Aufgabe** dar, die nicht „von heute auf morgen“ umfassend gelingen kann, sondern auf Dauer angelegt ist. Die langfristige Perspektive der Verkehrsentwicklung wie auch der Handlungsbedarf müssen als Leitziele und als Entwicklungskorridore festgelegt werden. Im zeitlichen Ablauf müssen die Leitziele präzisieren und die Gestaltungsspielräume konkretisiert werden. Die Klärung und Abstimmung von Zielen und Zielkorridoren, die Beteiligung der verschiedenen Planungsebenen und Akteure wie auch das Aushandeln von Lösungsstrategien, Handlungskonzepten und Maßnahmen beanspruchen zeitliche, personelle und finanzielle Ressourcen. Eine integrierte Verkehrspolitik muss gemeinschaftlich gewollt sein. Es müssen Kompromisse gefunden und akzeptiert werden. Die unterschiedlichen zeitlichen Perspektiven von langfristigen Entwicklungszielen und kurzfristiger Problembewältigung müssen zusammengeführt werden.

Die **integrierte Verkehrspolitik** sollte

- Verkehrsursachen, Verkehrsabwicklung und Verkehrsauswirkungen gleichermaßen berücksichtigen,
- Handlungsstrategien in einem langfristigen Lösungskorridor – unter Beachtung der gegenwärtigen Situation und der mittel- und langfristig zu erwartenden wie auch angestrebten Gegebenheiten – entwickeln,
- Abstimmungen zwischen verschiedenen öffentlichen und privaten Akteuren der Verkehrssystemgestaltung sichern,
- die verschiedenen Handlungsmöglichkeiten und Maßnahmenkonzepte aller Verkehrsträger (Bau, Betrieb, Organisation, Recht, Information, Beratung) zur Erschließung von Synergieeffekten zusammen führen.

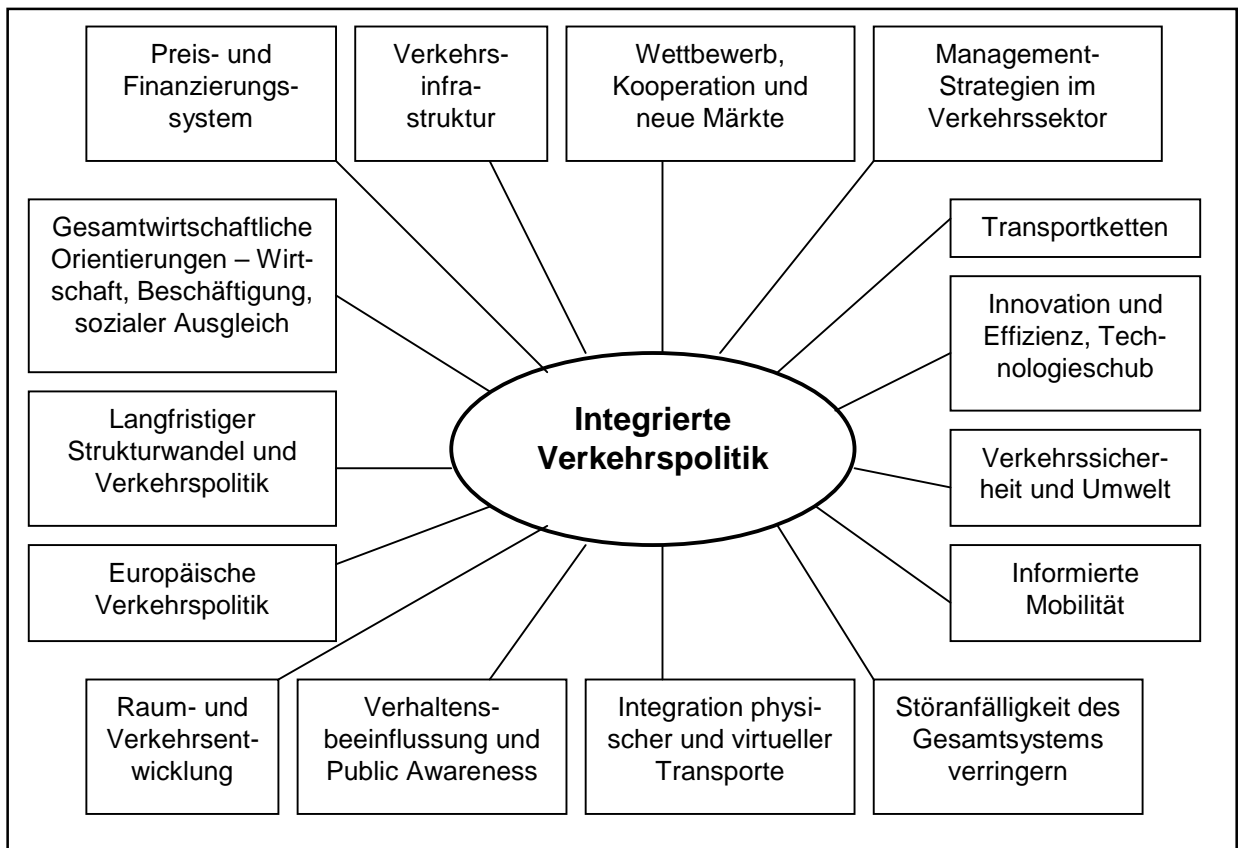
Das multidimensionale Zielsystem der nachhaltigen Mobilität enthält möglicherweise Zielkonflikte, es bedarf einer abwägenden Ausgestaltung und Priorisierung. Dazu ist ein breiter **gesellschaftlicher und politischer Diskurs** unverzichtbar.

Auch die Verknüpfung der verschiedenen **Zeithorizonte** wie aktuelle bzw. kurzfristige Problembewältigung, mittelfristige Problemlösung und langfristig vorsorgende Problem-

vermeidung ist Merkmal einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Politik. Diese Perspektive wird gleichermaßen erforderlich zur Verbesserung von Wirksamkeit und Effizienz der verkehrspolitischen Handlungskonzepte sowie zur langfristigen Sicherung von Entwicklungsoptionen durch Erhaltung von Ressourcen und durch Sicherung von Handlungsspielräumen.

Ausgangsbasis sind die Problemfelder und die Entwicklungsperspektiven des Verkehrssektors. Zu prüfen ist, welche Handlungsmöglichkeiten in welcher Weise zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität aufgegriffen, ausgestaltet und kombiniert werden sollen. Folgende verkehrspolitische „**Integrationsfelder**“ werden dabei für wesentlich gehalten (Abbildung 1). Die Handlungsansätze werden untersucht und unter dem Gesichtspunkt einer integrierten Verkehrspolitik mit Gestaltungsempfehlungen versehen. Beispiele, Erfahrungen und Wirkungen werden als „best practices“ in den einzelnen Integrationsfeldern ausgewertet.

Abbildung 1: Integrationsfelder der Verkehrspolitik



Die Aussagen und Ergebnisse werden zu einem **strategischen Konzept** der integrierten Verkehrspolitik verdichtet. Damit soll ein langfristig tragfähiger Weg für eine effiziente und verträgliche Mobilität aufgezeigt werden. Dieser Lösungspfad weist verschie-

dene Zeithorizonte auf. Die kurz-, mittel- und langfristigen Perspektiven müssen in eine konsistente „Politikkette“ mit mehreren Schrittfolgen integriert werden.

Die integrierte Verkehrspolitik setzt nicht auf solitäre Lösungen, sondern kombiniert vielfältige Maßnahmen im Personen- und Güterverkehr. Die folgt verschiedenen Grundsätzen (Übersicht 2).

Übersicht 2: Prozessgestaltung der integrierten Verkehrspolitik

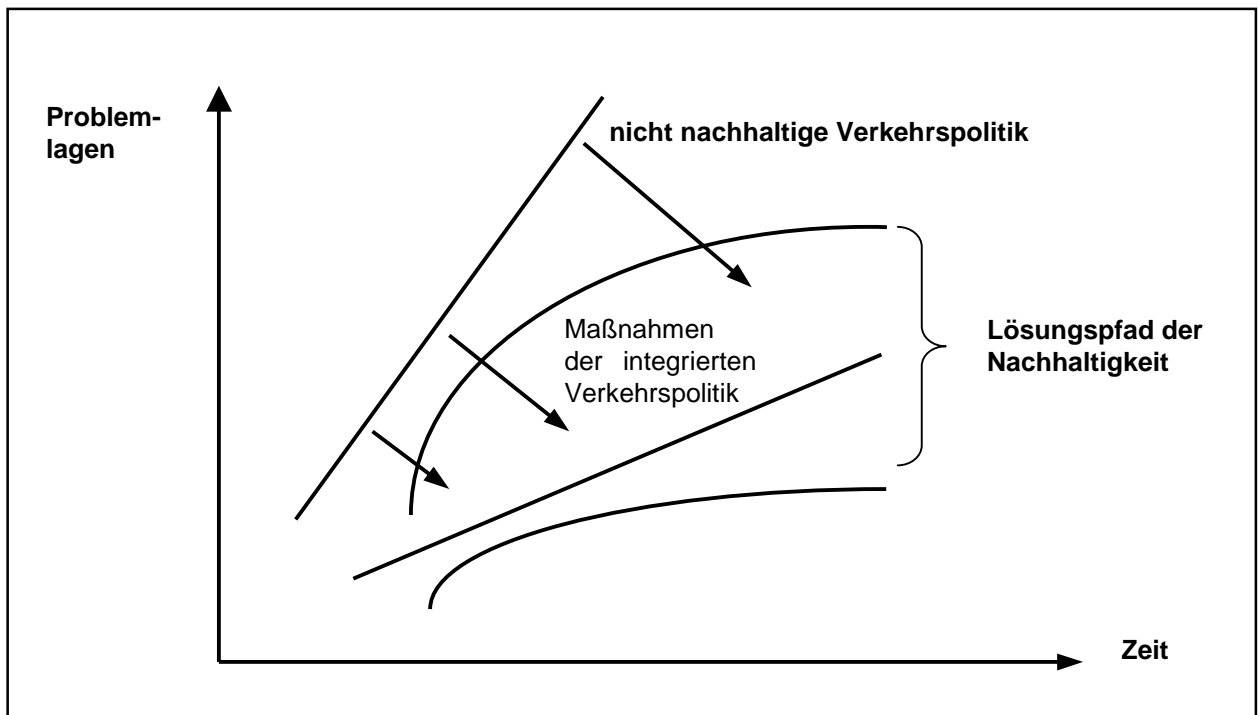
- Dialogorientierte Verkehrspolitik
- Integrierte Planungs- und Beteiligungsprozesse
- Dezentralisierung und Regionalisierung der verkehrspolitischen Verantwortung
- Strategische Rationalität und Konsistenz
- Handlungsfelder im Zusammenwirken
- Ursachen- und Folgenstrategie: Verkehr verbessern, unerwünschte Folgen einschränken, Transportbedarf senken
- Integrierte Beeinflussungsstrategien: Strukturen, Verhalten, Organisation und Institutionen
- Monitoring und Controlling des verkehrspolitischen Fortschritts
- Akzeptanzförderung als verkehrspolitische Zukunftsaufgabe
- „Innovationsklima“ fördern – Experimente, Standards und Anreize
- Kurzfristige Problemschärfung und perspektivische Zukunftsgestaltung
- Zeithorizonte: Integrierter „Lösungspfad“ mit kurz-, mittel- und langfristigen Perspektiven

Die Integration kann nicht auf einen Schlag realisiert werden. Vielmehr liegt dieser Politik ein evolutorisches Konzept zugrunde, indem der Rahmen erweitert wird, neue Herausforderungen aufgegriffen werden, neue Instrumente angewendet werden und Rückkopplungen zu dem Erreichten hergestellt werden. Die integrierte Verkehrspolitik entwickelt sich auf einem langfristigen „**Lösungspfad**“ mit sich verändernden Problemgehalten, Dringlichkeiten, Instrumenten und Alternativen. Sie ist insofern als ein „work in progress“ zu charakterisieren. Der Lösungspfad hat mehrere Schrittfolgen:

- Kurzfristige Problemschärfung und Engpassbeseitigung,
- Funktionsfähigkeit und Verträglichkeit des Verkehrssystems als mittelfristige Strategie,
- Langfristige Gleichgewichtsperspektiven, Senkung des Transportbedarfs und Anpassungen an den Strukturwandel.

Der Lösungspfad der integrierten Verkehrspolitik läßt sich charakterisieren als ein zeitabhängiger **Korridor** der Problemlagen (Abbildung 2).

Abbildung 2: Strategischer Rahmen der integrierten Verkehrspolitik



Der strategische Rahmen, in dem sich die integrierte Verkehrspolitik bewegt, wird abgesteckt durch eine Verkehrspolitik, die sich an Nachhaltigkeitsgrundsätzen orientiert und damit einen ökonomisch, ökologisch und sozial verträglichen Lösungspfad bestimmt. Auf der anderen Seite steht eine Verkehrspolitik, die diese Prinzipien nicht beachtet und Zukunftsrisiken mit hohen Unverträglichkeiten beinhaltet. Innerhalb dieses strategischen Rahmens kann der Lösungspfad als ein **Korridor von Problemlagen** gekennzeichnet werden, dessen Breite aufgrund der Unsicherheit über zukünftige Gegebenheiten langfristig zunimmt.

Die Problemlagen, die sich auch bei der Sicherung einer nachhaltigen Mobilität ergeben, werden möglicherweise zunehmen. Die Problemzuwächse dürften aber eher gedämpft sein, weil in den vorangegangenen Politikphasen bereits Problemursachen reduziert worden sind. Die Problembreite wird allerdings mit zunehmendem Zeithorizont größer werden, da die künftige Problementwicklung heute nur begrenzt absehbar ist.

Wenn sich die Verkehrspolitik nur unzureichend an Nachhaltigkeitsgrundsätzen orientiert, werden **Politikeingriffe** erforderlich (dargestellt als Vektoren), um den Problemmumfang auf den Lösungspfad der integrierten Verkehrspolitik zurückzuführen. Die Eingriffsintensität besitzt eine erhebliche zeitliche Dimension: je später korrigierende Maßnahmen ergriffen werden, um so stärker müssen die Eingriffe dosiert werden.

Die Sicherung der langfristigen Perspektive darf kurzfristige Problembewältigungen nicht verhindern. Dies setzt allerdings voraus, dass die langfristigen Ziel- und Handlungskorridore frühzeitig festgelegt werden, um die **notwendige Orientierung** zu sichern. Die aktuelle Problembewältigung erfolgt damit im Korridor langfristiger Ziele. Gleichzeitig bedeutet dies, dass langfristige Leitziele Unschärfen aufweisen und Veränderungsmöglichkeiten („Flexibilität“) belassen. Entwicklungskorridore weisen mit zunehmender Zukunftsorientierung Spielräume auf, die sukzessiv durch Konkretisierung verengt werden können. Das Zusammenführen einer kurzfristigen Problembewältigung mit einer Zukunftsgestaltung durch Rahmensetzung ermöglicht es auch,

- mit Unsicherheiten und unvollständigen Informationen über zukünftige Gegebenheiten sowie über Wirkungen von Handlungsstrategien und Maßnahmen umzugehen,
- die Beharrungskraft gesellschaftlicher Trends zu überwinden wie auch strukturelle Veränderungen zu beherrschen,
- Akzeptanzen und gemeinsam abgestimmtes Handeln zu fördern,
- die zum Teil nur mittel- oder langfristige Wirksamkeit von Handlungskonzepten zu integrieren.

4. Integrationsfelder und Handlungsbausteine der Verkehrspolitik

Eine Verkehrspolitik, die den Grundsätzen der Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit verpflichtet ist, zeichnet sich dadurch aus, dass sie politische Ansatzpunkte und Hebelwirkungen auf verschiedenen Ebenen nutzt, um die Mobilität der Gesellschaft langfristig zu gewährleisten. Aufgrund der vielfältigen Anknüpfungspunkte kommt es für die Verkehrspolitik darauf an, die verfügbaren Handlungsmöglichkeiten aufzugreifen, im Hinblick auf die Erreichung einer nachhaltigen Mobilität zu bündeln sowie hinsichtlich ihrer Wirkungen aufeinander abzustimmen. Die Integrationsfelder stellen daher **thematische Cluster** dar, in denen für die Verkehrspolitik Gestaltungsbedarf und Gestaltungspotenzial besteht.

Die **materiellen Handlungsschwerpunkte und Gestaltungsausrichtungen** der integrierten Verkehrspolitik sind in Übersicht 3 dargestellt.

Übersicht 3: Handlungsschwerpunkte der integrierten Verkehrspolitik

- Integriertes Zielsystem: Ökonomische, ökologische, soziale und kulturelle „Nachhaltigkeit“
- Dualer Ordnungsrahmen: Markt und öffentliches Interesse
- Integrierte Marktstrategien – Wettbewerb, Kooperation und „Coopetition“
- Qualitätsorientierte Infrastrukturpolitik
- Integrierte Infrastrukturverantwortung: Öffentliches Eigentum – privates Management - Finanzierungsverbund
- Neue Netzwerke: Transportketten, Verkehrssysteme, Wirtschaft und Verwaltung
- Managementlösungen: Flexible Angebots- und Nutzerorientierung
- Finanzierung: Zwischen Lenkung, Einnahmenerzielung und „faire“ Verwendung
- Technologieoffensive für Umweltschutz, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit
- Informationen: Verbesserung, Verlagerung und Substitution von Verkehr
- Verkehrsverhalten, Verkehrserziehung und Mobilitätsberatung
- Verkehrspolitik im Strukturwandel – Antizipation, Anpassung und Gestaltung
- Integration von Raumstruktur und Verkehrsentwicklung
- Entkopplungsstrategien: Umweltbelastung, Ressourcenverbrauch, Verkehr und Wirtschaftswachstum
- Integrierte Verkehrspolitik in Europa – Harmonisierung und Systemwettbewerb
- Politikintegration: Verkehrspolitik und „Non Transport Policy“ (Technologie, Arbeitsmarkt, Soziales u.a.m.)
- Gesamtwirtschaftliche Orientierungen – Wirtschaft, Beschäftigung und sozialer Ausgleich

Die **Gesamtperspektive** der integrierten Verkehrspolitik mit den verschiedenen Ansatzpunkten, Handlungsfeldern und Maßnahmen lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- **Integriertes Zielsystem: Ökonomische, ökologische , soziale und kulturelle Nachhaltigkeit**

Mobilität ist Voraussetzung für die gesellschaftliche, soziale, wirtschaftliche, kulturelle Entwicklung wie auch für die Entwicklung von Individuen. Die Realisierung von Mobilität ist ressourcenbeanspruchend und umweltbelastend sowie belastend für Menschen. Handlungskonzepte einer nachhaltigen Verkehrspolitik müssen diese Ziele und Wirkungen abgewogen für heute und für zukünftige Generationen berücksichtigen. Nachhaltigkeit ist demnach das Ziel einer integrierten Verkehrspolitik.

- **Dualer Ordnungsrahmen: Markt und öffentliches Interesse**

Der Verkehrssektor ist marktwirtschaftlich verfaßt mit privater Initiative und privatem Eigentum. Andererseits hat der Staat das öffentliche Interesse („Garantenpflicht“) – vor allem der Verkehrsinfrastrukturbereitstellung und der Verkehrsbedienung – zu

gewährleisten. Die Integrationsaufgabe besteht darin, beide Ordnungsprinzipien miteinander zu vereinbaren. In der Wahrnehmung der Staatsaufgaben sollten aus Effizienzgründen möglichst marktwirtschaftliche Steuerungsprinzipien eingebunden werden.

- **Integrierte Marktstrategien – Wettbewerb, Kooperation und „Coopetition“**

Die Marktkräfte entfalten sich im Wettbewerb. Verkehrspolitik und Wettbewerbspolitik sollten zusammenwirken, um den Wettbewerb zu sichern und weiterzuentwickeln (z.B. Infrastruktur, ÖPNV, Verkehrsinformationen). Andererseits erfordert die Arbeitsteilung im Verkehrssektor Kooperationen. Das Leitbild könnte eine Politik der „Coopetition“ (als Integration von cooperation und competition) sein.

- **Qualitätsorientierte Infrastrukturpolitik**

Eine hochwertige Verkehrsinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Kapazitätseffekte erfordern einen netzorientierten Infrastrukturausbau. Andererseits sind die quantitativen Ausbauspielräume begrenzt, so daß die Infrastrukturqualität zunehmend an Bedeutung gewinnt. Die Qualitätsorientierung kann erreicht werden u.a. durch Bestandssicherung, Modernisierung, Technologiefortschritte Einsatz von Informationssystemen. Durch eine stärkere Dezentralisierung bzw. Regionalisierung der Infrastrukturverantwortung können sachgerechte und schnelle Entscheidungen vor Ort getroffen werden.

- **Integrierte Infrastrukturverantwortung: Öffentliches Eigentum – privates Management – Finanzierungsverbund**

Die Eigentumsordnung für die Verkehrsinfrastruktur sollte die Vorteile der Privatisierung nutzen, ohne deren Risiken und Nachteile in Kauf nehmen zu müssen. Als Eigentumsmodell bietet sich dazu die Integration von öffentlicher Kapitalmehrheit und privatem Betrieb durch Managementgesellschaften an. Als Form empfiehlt sich ein Finanzierungsverbund. Das Grundmodell könnte eine Verkehrsinfrastrukturholding sein mit einer Entfiskalisierung und einer Erhöhung der Flexibilität der Infrastrukturpolitik.

- **Neue Netzwerke: Transportketten, Verkehrssysteme, Wirtschaft und Verwaltung**

Um einen höheren Einschaltgrad von Bahn und Binnenschifffahrt im Güterverkehr sowie von Bahn und ÖPNV im Personenverkehr zu erreichen, sind Vernetzungen der Verkehrssysteme zu entwickeln und am Markt durchzusetzen. Dazu sind Transportketten ganzheitlich zu betrachten. Diese betreffen die Schnittstellen, die Anschlußinfrastruktur, den kombinierten Verkehr, Kooperationen von Infrastrukturbetreibern, aber auch Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen, Wirtschaft, Arbeitgebern und öffentlicher Verwaltung.

- **Managementlösungen für Integrationsaufgaben**

Integrative Lösungen scheitern zum Teil daran, daß ihre Akzeptanz bei den Nutzern gering ist und ihre Umsetzung am Markt nicht gelingt. Beispiele sind etwa Mitfahrgemeinschaften im motorisierten Individualverkehr, Kombiniertes Verkehr in trimodalen Transportketten oder auch Telematikanwendungen und Verkehrsinformationssysteme. Durch die Einschaltung einer Managementebene kann die Vermarktung integrierter Leistungen und Dienste verbessert werden. Kernkompetenz des Managements ist es, Angebot und Nachfrage wirksam zusammenzuführen. Dies sollte auch durch neue Berufsbilder gefördert werden.

- **Finanzierung: Lenkung, Einnahmenerzielung und „faire“ Verwendung**

Für die Sicherung der Verkehrsfinanzierung (Infrastruktur und Betrieb), aber auch um ökologische Anreize zu geben, ist eine Integration des Preis- und Finanzierungssystems erforderlich. Der Lenkungszweck besteht in der Verlagerung von Verkehrsströmen auf ressourcen- und umweltschonende Verkehrsarten und in einer gleichmäßigeren Kapazitätsauslastung. Der Finanzierungszweck liegt in der Deckung der Infrastrukturkosten. Im Rahmen der Zusammenführung von Preisgestaltung und Finanzierung sollte auf eine angemessene Belastung geachtet werden, die auch eine Abstimmung der Infrastrukturentgelte mit der Öko-Steuer erforderlich macht. Die Wirksamkeit und Akzeptanz der Finanzierungsregelungen sollten durch eine „faire“ Verwendung der Einnahmen für das Verkehrssystem gesteigert werden.

- **Technologieoffensive für Umweltschutz, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit**

Für ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist ein Innovations- und Technologieschub unverzichtbar. Damit werden vor allem Verbesserungen der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit erreicht. Potentiale dafür bestehen bei allen Verkehrsarten. Erfolgversprechende Ansatzpunkte bieten u.a. neue Antriebstechnologien und Kraftstoffe, Werkstoff- und Konstruktionstechniken, Fahrerunterstützungssysteme, intelligente Transportsysteme sowie die Verkehrstelematik. Die Verkehrspolitik sollte diese Entwicklungen und ihre Umsetzung u.a. durch Anreize, infrastrukturelle Voraussetzungen und Anschubfinanzierung fördern.

- **Informationen: Verbesserung, Verlagerung und Substitution von Verkehr**

Zukunftsfähige Verbesserungen des Verkehrs sind von neuen Informationssystemen zu erwarten. Dadurch kann eine Optimierung, Verlagerung und teilweise auch Substitution von Verkehr erwartet werden. Die Informationen beziehen sich auf Angebote, Alternativen, Kosten und Qualitäten, Verkehrszustände, Prognosen und Mehrwertdienste. Sie wenden sich an den motorisierten Individualverkehr, den ÖPNV, aber auch an den nichtmotorisierten Verkehr und Güterverkehr - sowohl im Nah-, Regional- als auch Fernverkehr. Die Märkte für derartige Informationsdienste befinden sich überwiegend noch in der Entstehung. Die Verkehrspolitik sollte diese Entwicklung begleiten, gestalten und unterstützen u.a. durch Datenüberlassung, Betreiberorganisationen und Mobilitätsmanagement.

- **Verkehrsverhalten, Verkehrserziehung und Mobilitätsberatung**

Den individuellen Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer kommt für die Sicherung der Mobilität eine wichtige Rolle zu. Diese sollten so geleitet werden, daß das Nachhaltigkeitsziel zur Geltung kommt, u.a. hinsichtlich Verkehrsmittelwahl, rationaler Mobilitätsbewältigung, umweltschonendem Fahrverhalten, Verkehrssicherheit, Akzeptanz neuer Technologien, Nutzung neuer Formen der individuellen Mobilität und Einhaltung von Regeln. Dazu eignen sich Maßnahmen wie Schulung, Informationsbereitstellung und Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsberatung von Haushalten, Unternehmen oder Einrichtungen, Medienarbeit und Verkehrssicherheitsaktionen.

- **Verkehrspolitik im Strukturwandel – Antizipation, Anpassung und Gestaltung**

Der langfristige Strukturwandel in Gesellschaft, Wirtschaft und Technik muß von der Verkehrspolitik aufgegriffen werden. Von Bedeutung sind vor allem der zunehmende Anteil älterer Menschen, die Mobilitätsentwicklung in Metropolregionen wie auch in ländlichen Gebieten, der Wandel der Arbeitswelt, die Internationalisierung, die Internet-Ökonomie, die Ressourcenverfügbarkeit sowie die Ausdifferenzierung der Lebensstile. In langfristiger Sicht muß die Verkehrspolitik die Erwartung einer schrumpfenden Bevölkerung in ihre Planung aufnehmen.

- **Integration von Raumstruktur und Verkehrsentwicklung**

Mittel- bis langfristig ist eine Senkung des Verkehrsbedarfs durch die Integration von Raum- und Verkehrsentwicklung möglich. Die Beeinflussung der Raumkomponente eröffnet eine überaus bedeutsame Ursachentherapie. Dies gilt sowohl kleinräumig als auch im europaweiten Maßstab. Gestaltungsspielräume bieten die Siedlungsentwicklung, die Standortverteilung des produzierenden Gewerbes, dezentrale und regionale Verantwortlichkeiten, Städtebau- und Wohnungsbauförderung. Ebenso sollten finanzielle Anlastungsstrategien (z.B. Kosten der Flächenbeanspruchung) geprüft werden. Es sollte ein Bundes-Raumentwicklungskonzept erarbeitet werden. Von Bedeutung sind u.a. synergetische Strategien, die Harmonisierung von Raum- und Verkehrsplanung, Kooperationen zwischen den Beteiligten und Integration auf europäischer Ebene.

- **„Entkopplungsstrategien“: Umweltbelastung, Ressourcenverbrauch, Verkehr und Wirtschaftswachstum**

Die integrierte Verkehrspolitik muß versuchen, langfristig den Transportbedarf in Wirtschaft und Bevölkerung zu senken. Die dazu bestehenden Möglichkeiten in Industrie, Handel, Logistik sowie in den Lebensstilen der Bevölkerung sollten gefördert werden. Dadurch kann eine Entkopplung in mehrfacher Hinsicht erreicht werden. Die bereits erreichte Entkopplung der schadstoffbedingten Umweltbelastungen vom Verkehrswachstum sollte fortgesetzt werden, ebenso die Auseinanderentwicklung des Energieverbrauchs von den Verkehrsleistungen. Langfristig scheint auch eine Entkopplung der Verkehrsentwicklung vom Wirtschaftswachstum begrenzt erreichbar.

- **Integrierte Verkehrspolitik in Europa – Harmonisierung und Systemwettbewerb**

Die Grundidee der integrierten Verkehrspolitik sollte auch für Europa verankert werden. Die Verkehrspolitik muß die europäischen Entscheidungen mitgestalten, andererseits muß sie sich den europäischen Entwicklungen anpassen. Die Integrationsaufgabe erstreckt sich vor allem auf die Marktöffnung in der Infrastruktur, die Wettbewerbssicherung auf Transportmärkten, die Erarbeitung eines Europäischen Verkehrswegeplanes, Finanzierungsmanagement der Infrastrukturprogramme, Überwindung der administrativen und politischen Integrationshemmnisse, Beihilfenkontrolle, die Integration der Beitrittsländer sowie langfristig vorbereitende Schritte auf eine Europäische Föderation. Eine politische Gratwanderung ist dabei das Verhältnis von Harmonisierung und weiterhin bestehendem Systemwettbewerb.

- **Politikintegration: Verkehrspolitik und „Non Transport Policy“**

Die Probleme des Verkehrswachstums werden zu einem wesentlichen Teil durch Entwicklungen und Entscheidungen in anderen Wirtschafts- und Gesellschaftsbereichen beeinflusst. Beispiele sind etwa der europäische Binnenmarkt, Außenhandelswachstum, Trennung von Wohnen und Arbeiten, Subventionen für bestimmte Wirtschaftsbereiche, Zentralisierung von Bildungsstätten und Verwaltungen u.a.m. Um unerwünschte Verkehrsauswirkungen zu vermeiden, müssen die anderen Politikbereiche ihren Beitrag leisten. Insofern ist eine Koordination von Verkehrspolitik und Non Transport Policy (u.a. Technologie, Industrie, Arbeitsmarkt, Soziales, Bildung, Raumstruktur) ein neues Element der integrierten Verkehrspolitik.

- **Gesamtwirtschaft, Beschäftigung und sozialer Ausgleich**

Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssektors ist – neben den ökologischen Wirkungen – für die Verkehrspolitik ein wichtiger Maßstab. Im Vordergrund stehen Produktivitäts- und Wachstumseffekte der Mobilität, aber auch qualitative Fortschritte. Gegenzurechnen sind die Wachstumsverluste infolge von Umweltbelastungen, Verkehrsunfällen und Flächenverbrauch. Die Wirkungen greifen über auf Arbeitsmarkt und Beschäftigung. Ebenso sollten Finanzwirkungen (mit eventuellen „Rückholeffekten“) in der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden. Darüber hinaus hat die Verkehrspolitik erhebliche soziale Auswirkungen. Dies gilt sowohl für die Verkehrsangebote (ÖPNV, Verkehrsinfrastruktur, neue Technologien) als auch für finanzielle Belastungen. Derartige Verteilungseffekte sollten unter der Zielsetzung der sozialen Ausgewogenheit von der Integrationspolitik aufgegriffen werden.

5. Strategischer Lösungspfad und Zeithorizonte der integrierten Verkehrspolitik

5.1 Lösungspfad als Schrittfolge

Den Herausforderungen der Zukunft sollte mit einer integrierten Verkehrspolitik begegnet werden. Die integrierte Verkehrspolitik verfolgt eine Programmatik, die die verschiedenen Kräfte bündelt, die Politik auf ein mehrschichtiges Zielsystem ausrichtet, die verschiedenen Akteure beteiligt und koordiniert, das Zusammenspiel vieler Schritte fördert und die Wechselwirkungen unterschiedlicher Entwicklungen abstimmt.

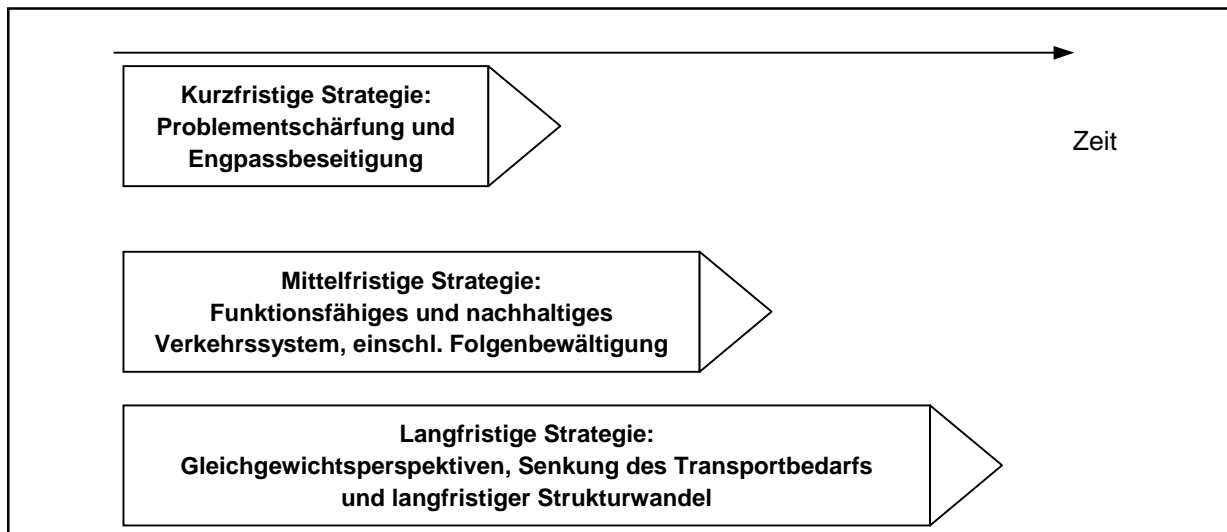
Die Integrationsaufgabe erschöpft sich nicht in einer einmaligen Weichenstellung oder in einem grundlegenden Programmentwurf. Bedingungen, Probleme und Lösungsalternativen verändern sich, so daß eine Verkehrspolitik der Integration eine **ständige Aufgabe** darstellt und ständiger Korrektur und Anpassung bedarf.

Für den strategischen, langfristig ausgerichteten Politikentwurf werden folgende **Pfandelemente** für wesentlich gehalten:

- Kurzfristige Problemschärfung und Engpaßbeseitigung,
- Funktionsfähigkeit und Verträglichkeit des Verkehrssystems als mittelfristige Strategie,
- Langfristige Gleichgewichtsperspektiven, Senkung des Transportbedarfs und Anpassung an den Strukturwandel.

Die integrierte Verkehrspolitik soll im Zeitablauf aufgrund langfristiger Ziel- und Handlungsperspektiven nach einem zusammenhängenden, in sich abgestimmten Konzept entwickelt werden. Die weiteren Schritte bauen auf der jeweils erreichten Situation auf und entwerfen Lösungen für die sich fortsetzenden oder neu auftretenden Problemlagen. Die Langfristorientierung sollte dabei möglichst früh einsetzen, um ausreichende Planungs- und Gestaltungsspielräume erschließen zu können. Aufgrund des **zeitlichen Ineinandergreifens** der Strategien stellen sich die Handlungsperspektiven der integrierten Verkehrspolitik als Lösungspfad dar, der sich entlang der Zeitachse entwickelt (Abbildung 3).

Abbildung 3: Strategischer Pfad der integrierten Verkehrspolitik



5.2 Kurzfristige Problementschärfung und Engpaßbeseitigung

Die gegenwärtige Verkehrssituation ist von erheblichen akuten **Störungen und Beeinträchtigungen** gekennzeichnet, die sich singulär oder auch regelmäßig einstellen. Dazu gehören tägliche Staus auf bestimmten Streckenabschnitten, Verspätungen im Luftverkehr und bei der Bahn, Attraktivitätsmängel im öffentlichen Verkehr, Informationsdefizite, Ungleichgewichte in der Kapazitätsauslastung. Dazu zählen auch hohe Belastungen in Teilräumen und Korridoren sowie unverträgliche Folgewirkungen (Flächenbeanspruchung, Unfälle, Lärm, Schadstoffemissionen, CO₂-Emissionen, Siedlungsdispersion).

Durch ein kurzfristig greifendes Maßnahmenprogramm können akute Fehlentwicklungen verringert werden. In der Verkehrspolitik gibt es dazu verschiedene **Initiativen**, u.a. das Anti-Stau-Programm der Bundesregierung (Infrastrukturausbau), Qualitätsprogramme der Bahn (Steigerung der Pünktlichkeit, Abbau der Langsamfahrstellen), im Luftverkehr (Erschließung von Kapazitätsreserven) sowie im ÖPNV („Aktion Herbst“), Programme der Lärmvorsorge und Lärmsanierung.

Derartige Maßnahmen sollten erweitert und verstärkt werden. Die **Ansatzpunkte** eines solchen kurzfristigen Programms sind in Übersicht 4 dargestellt.

Übersicht 4: Kurzfristige Strategie „Problementschärfung und Engpassbeseitigung“

Steuerungsfunktion der Preise nutzen

- Kostenorientierte Preisgestaltung
- Ökologische Ergänzungssteuerung

Finanzierung auf Effizienzmaßstäbe umstellen

- Öffentliche Leistungsaufträge statt Subventionen
- Stärkere Einnahmenreservierung für Verkehrszwecke
- Belastbarkeit von Wirtschaft und Bevölkerung beachten

Verkehrsinfrastruktur: Engpässe beseitigen – Bestand sichern

- Beseitigung akuter Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur: Kurzfristprogramm „kleiner“, schnell wirksamer und relativ kostengünstiger Maßnahmen
- Aufwertung der Schnittstelleninfrastruktur (KV-Umschlaganlagen, ÖPNV, SPNV)
- Vernetzung von Schiene und Flughäfen (Kurzstreckenluftverkehr, Luftfracht)
- Organisatorische Interoperabilität (Grenzkontrollen, Dokumentenwesen)
- Stärkung des regionalen Schienenverkehrs
- Rationalisierung des Wirtschaftsverkehrs in Städten (Citybelieferung, Güterverteilzentren, Anliefer- und Abholbedingungen, Ladezonen)
- Baustellen- und Störfallmanagement

Intermodale Transportketten fördern

- Initiierung eines Förderprogramms für Kooperationsprojekte
- Transportketten im Personenverkehr (Stadt-, Regional-, Fernverkehr)
- Kombiniertes Ladungsverkehr
- Marktumsetzung von Intermodalprodukten (z.B. AirRail, IntercityCargo)
- Ausweitung von Logistikdienstleistungen
- Europäische Abstimmung von Schnittstellen zum Datenaustausch (z.B. Formate, Inhalte)

Marktöffnungspolitik fortsetzen – Kontrollsysteme einrichten

- Ausschreibungswettbewerb im ÖPNV ausdehnen, Bestellerprinzip durchsetzen
- Wettbewerbsaufsicht für Verkehrsinfrastrukturen – Regulierungsbehörde, Aufgabenkoordination mit Bundeskartellamt
- Neue Märkte für öffentliche Dienste (Mobilitätsmanagement, Informationen, Daten, Betreiberunternehmen)

Kooperation und Wettbewerb – Synergien ausschöpfen

- Wettbewerbssicherung bei Kooperationen
- Intermodale Kooperationen (Verkehrsträger, Logistikunternehmen, verladende Wirtschaft, Verwaltung)
- Europäische Kooperationen
- Kooperationen im Personenverkehr (u.a. durch Mitfahrgemeinschaften, Car sharing)
- Kooperationen von Verkehrsinfrastrukturbetreibern (u.a. Flughäfen, Binnenhäfen, Terminals)

Fortsetzung Übersicht 4

Managementlösungen für den Verkehrssektor erschließen

- Märkte für Integrationsmanagement etablieren
- Integrationsaufgaben entwickeln (u.a. Informationen, Organisation des Geschäftfeldes, Errichtung von Netzwerken, Abbau von Hürden, Qualitätssicherung)
- Marktpotentiale für Managementdienste öffnen (u.a. Freightways, Schnittstellen, Kooperationen, Mobilitätsdienste, Verkehrsinformationen)
- Öffentliche Anschubhilfen (u.a. Plattformen, Rechtsgrundlagen, Pilot- und Demonstrationsprojekte)
- Ausbildung, Weiterbildung, neue Berufe

Neue Informations- und Kommunikationsangebote

- Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen und Standards
- Einsatz- und Zugangsmöglichkeiten zu neuen Medien verbessern
- Ausweitung der Teleaktivitäten
- Optimierung nachfrageorientierter Mobilitätsgestaltung (Informationsbasis) und Vereinfachung bei der Organisation multimodaler Wegeketten (z.B. über Internet)
- Förderung von Netzwerken zur Bereitstellung von Mobilitätsinformationen sowie individueller und betrieblicher Mobilitätsberatung

Verkehrserziehung aktivieren

- Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Information, Beratung)
- Koordination von engineering, enforcement und education
- Informationen zur Beeinflussung des Fahr- und Mobilitätsverhaltens
- Befolgung von Verkehrsregeln gewährleisten
- Verkehrserziehung für Fahranfänger, Stufenführerschein, ressourcensparendes Fahrverhalten
- Information und Beratung zu Folgewirkungen des Verkehrsverhaltens

Integration von Raum- und Verkehrsgestaltung

- Umsetzung der raumplanerischen Ziele der Integration von Raum- und Verkehrsplanung (BauGB, ROG) – Fortschreibung Landesentwicklungspläne, Regionale Raumordnungspläne, Flächennutzungspläne
- Anpassung von Siedlungs-/Standortentwicklung und Verkehrsangebotsweiterungen (Verkehrsverträglichkeit/Verkehrsfolgen, Raumverträglichkeit/Siedlungsfolgen)
- Förderung verkehrssparsamer Siedlungsstrukturen (Kompaktheit, Dichte, Mischung)
- Regionale Kooperationen, Aushandlungs- und Ausgleichssysteme stärken (Zentrenkonzepte für Einzelhandel, Freizeit, Standortkonzepte für Wohnen und Gewerbe; Regionale Flächennutzungspläne, Raumordnerische Verträge)

Eine kurzfristige Bewältigungsstrategie kann nur einen **begrenzten Lösungsbeitrag** leisten. Sie muß integriert sein in einem längerfristigen Lösungspfad, der an den Ursachen der Verkehrserzeugung ansetzt und die Verkehrsintensität senkt. Dies erfordert, dass die kurzfristigen Maßnahmen in den langfristigen Rahmen passen und nicht Ent-

scheidungen getroffen werden, die später wieder korrigiert werden müssen. Insofern darf das Kurzfristprogramm keine „Feuerwehrstrategie“ sein, sondern muß systematisch in die integrierte Verkehrspolitik eingebunden sein.

5.3 Funktionsfähigkeit und Verträglichkeit des Verkehrssystems als mittelfristige Kernstrategie

Mittelfristig sollte die Verkehrspolitik auf ein **funktionsfähiges und verträgliches Verkehrssystem** ausgerichtet werden, das über die Beseitigung von Engpässen, Beeinträchtigungen und Fehlentwicklungen hinausgeht und ein integriertes Verkehrssystem schafft. Der Zeithorizont liegt etwa bei 10 bis 15 Jahren.

Der Verkehrspolitik müßte es in dieser Zeit gelingen, eine effiziente Arbeitsteilung, Qualität, Kostengünstigkeit, Umweltverträglichkeit und soziale Verantwortlichkeit im Verkehrssystem durchzusetzen. Dies kann erreicht werden durch eine Kombination von Rahmensetzung und Prozeßgestaltung.

Die Verbesserungspotentiale sollten in den **verschiedenen Handlungsfeldern** des Verkehrssystems gesucht werden. Die Verkehrsinfrastruktur sollte an den Anforderungen der Qualität, Vernetzung und Innovation ausgerichtet werden. Die Markt- und Wettbewerbskräfte auf den Verkehrsmärkten sollten gestärkt werden, die allerdings in einen Verträglichkeitsrahmen eingebunden werden müssen. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sollte als Gemeinschaftsinitiative von Staat, Nutzern und Dritten gestaltet werden. Durch Wettbewerb, finanzielle Anreize und Forschungs- und Implementierungsstrategien sollte mehr Innovationsdynamik im Verkehrssystem erzeugt werden. Multimodale Mobilitätsinformationen können dazu beitragen, daß Verkehrsprozesse verbessert werden und Verkehr eingespart wird. Durch die Integration von Raumordnungs- und Siedlungsstrukturen soll eine verkehrssparsame Flächennutzung erreicht werden. In der europäischen Verkehrspolitik ist die Harmonisierung weiterzuführen, andererseits sollte der Systemwettbewerb offen gehalten werden.

Die Effizienz- und Wettbewerbsorientierung muß mit Verträglichkeitsgarantien für das öffentliche Interesse abgesichert werden. Das Integrationskonzept muß daher vorsorgend die Negativfolgen des Verkehrswachstums verringern (u.a. Umwelt- und Klimabelastungen, Unfälle, Energieverbrauch, Flächenbeanspruchung).

Übersicht 5: Mittelfristige Strategie „Funktionsfähiges und verträgliches Verkehrssystem“

Preispolitik als Integration von Lenkung und Finanzierung

- Übergang von der Haushaltsfinanzierung zur Nutzerfinanzierung – Preise statt Steuern
- Koordination von Kostendeckung und Kapazitätspotentialen – Preisflexibilisierung
- Kombination von Preiserhebung und Verkehrsinformation (Alternativen, Auslastung)

Finanzierungsverbund für die Verkehrsinfrastruktur – Staat, Nutzer, Dritte

- Finanzierung als „Gemeinschaftsinitiative“
- Neudefinition des Staatsanteils an der Infrastrukturfinanzierung
- Stabilität der ÖPNV-Finanzierung
- Angemessene Bindung der Einnahmen für Verkehrszwecke
- Verwendung der Öko-Steuer für Umweltsanierungsprogramme
- Beteiligung von privatem Kapital an der Finanzierung (private-öffentliche Partnerschaften)

Verkehrsinfrastruktur – Qualität, Vernetzung und Innovationen

- Kapazitätseffekte durch Ausbau hochbelasteter Verkehrsinfrastrukturen (BAB, Schienennetz, Flughäfen, Stadtbahnen, Binnenschifffahrt), Kombiverkehrsnetz, Anschlußinfrastruktur
- Netzwerke in der Verkehrsinfrastruktur
- Schnittstelleninfrastruktur
- Kombierter Verkehr
- Interoperabilität der internationalen Verkehrsinfrastruktur
- Kooperation von Verkehrsinfrastrukturbetreibern
- Ausbau von Güterverkehrsangeboten zwischen europäischen Flughäfen bzw. übergeordneten Quell- und Zielorten und Verlagerung von Road Feeder Services auf die Schiene
- Dezentralisierung der Infrastrukturentscheidungen, Initiativen der Bundesländer
- Private Managementgesellschaften für den Infrastrukturbetrieb

Wettbewerb sichern und weiterentwickeln

- Wettbewerbssicherung auf Transportmärkten (Allianzen, Fusionen, Gemeinschaftsunternehmen, Kooperationen, Diskriminierungen)
- Verbraucherschutz durchsetzen
- Wahrung öffentlicher Interessen im Wettbewerb
- Rolle des Staates und des Wettbewerbs in Krisenzeiten definieren (Haftungsfrage, Staatsgarantien)
- Koordination von Verkehrs- und Wettbewerbspolitik

Mehr Innovationsdynamik

- Initiierung eines nationalen intermodalen Programms („Marco Polo-Programm“)
- Förderung von Pilotprojekten kleinräumiger und stadtbezogener Mobilitätsangebote ("Stadtteildienste", "integrierte Mobilitätsdienste")
- Verstärkung der Forschungsaktivitäten
- Förderung der Ausbildung zum Aufbau von Nachwuchsforscherguppen
- Aufbau von Zeit- und Kostencontrollingsystemen
- Kooperation von EU, Bund und Ländern bei der Technologieentwicklung

Fortsetzung Übersicht 5

Multimodale Mobilitätsinformationen

- Schaffung einer integrierten Informationsbasis einschließlich technischer Infrastruktur für Verkehrsmanagement und Logistik-Lösungen zur effizienten Nutzung vorhandener Infrastruktur (flächendeckendes Informationsnetz von statischen und dynamischen Daten)
- Flächendeckende Informationskonzepte im Güterverkehr
- Systematische Verankerung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen als Förderobjekt
- Effektivierung von „on-trip“-Informationen (Anschlußsicherung im ÖPNV, sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen, z.B. Verkehrsaufkommen, Witterung und Wegezustand)

Verkehrserziehung erweitern

- Ausgestaltung der Verkehrserziehung zu einer umfassenden Mobilitätsinformation und –beratung
- Schärfere Sanktionen bei Regelverletzungen
- Koppelung finanzieller Anreize, Verkehrsregeln und Verkehrsinformationen
- Integration der Mobilitätserziehung in Lehrpläne der Schulen
- Leitpersonen mit Vorbildfunktion beauftragen

Integrationsstrategien in Europa: Harmonisierung und Systemwettbewerb

- Mehr Transparenz der EU-Verkehrspolitik
- Verkehrsinfrastruktur ausbauen und Finanzierung sichern
- Transitverkehr bewältigen
- Einflußgewicht der Regionen stärken
- Europäische Verkehrswegeplanung
- Verteidigung des Wettbewerbsniveaus: umfassende, gleichmäßige und multilaterale Wettbewerbsanwendung
- Harmonisierung der Energiebesteuerung
- Administrative und politische Integrationshemmnisse überwinden
- Verdeckte Protektionismen abbauen (Beihilfenkontrolle, Vergaberecht, soziale Bedingungen, öffentliches Beschaffungswesen, Förderung von Forschung und Entwicklung)

Verkehrssparsame Siedlungsstrukturen

- Fortschreibung EUREK (Konkretisierung und Erweiterung auf MOE-Staaten) unter Aspekten der Integration von Raum- und Verkehrsentwicklung
- Abstimmung Europäisches Raumentwicklungskonzept EUREK und Europäischer Verkehrswegeplan (TEN)
- Erarbeitung eines Bundesraumentwicklungskonzeptes (MKRO) unter Beachtung einer integrierten Verkehrsentwicklung
- Förderung der Siedlungsentwicklung an Bahnachsen und Bahnhaltepunkten
- Wiedernutzung von Brachflächen an zentralen Standorten
- Anpassung von Fördervoraussetzungen (Städtebauförderung, Wohnungsbauförderung etc.) an Anforderungen der Verkehrssparsamkeit (Dichte, Mischung ...)
- Organisationsstrukturen für eine integrierte regionale Raum- und Verkehrsplanung („kommunal verfasste Regionen“)

Ein funktionsfähiges Verkehrssystem schafft eine Integration von **Verkehr, Wirtschaft und Gesellschaft**. Mobilität ist eine essentielle Voraussetzung für den gesellschaftlichen Fortschritt. Andererseits erzeugt der Verkehr unerwünschte Nebenwirkungen, die die Nachhaltigkeit der Entwicklung belasten. Im Vordergrund steht daher die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die gleichzeitig auch die negativen Auswirkungen verringert. Die Verlagerung auf umwelt- und energieschonende Verkehrsträger (Bahn, Binnenschifffahrt, ÖPNV) ist wesentlicher Bestandteil dieser Politik.

5.4 Langfriststrategie: Gleichgewichtsperspektiven, Senkung des Transportbedarfs und Strukturwandel

Die mittelfristige Strategie der Funktionsfähigkeit und Verträglichkeit trägt zu einer nachhaltigen Verbesserung des Verkehrssystems bei. Sie ist allerdings noch nicht die Endstufe, sondern sollte eingebunden sein in eine Langfriststrategie. Eine solche Langfristorientierung ist erforderlich, da mittelfristig wahrscheinlich noch nicht alle Zielansprüche in einem ausgewogenen Verhältnis erreicht sein werden. Auch institutionell wird die Politikintegration noch Handlungsbedarf aufweisen. Schließlich werden Veränderungen in den Rahmenbedingungen und Weiterentwicklungen des Verkehrssystems eine perspektivische Gestaltungsaufgabe hervorrufen.

Übersicht 6: Langfristige Strategie „Gleichgewichtsperspektiven, Senkung des Transportbedarfs und Strukturwandel“

Verkehrsinfrastruktur auf einem Gleichgewichtspfad

- Verkehrsinfrastruktur, Ordnungspolitik und Technologie zusammenführen
- Senkung des Infrastrukturbedarfs durch Wettbewerb
- Bestmögliche Nutzung der Infrastrukturkapazitäten
- Kapazitätseffekte durch Verkehrsinfrastrukturinformationssysteme
- Korridore für den internationalen Verkehr
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den MOE-Ländern
- Netzorientierung und ausgewogene Raumordnung auf nationaler Ebene
- Dekonzentration der Agglomerationen, Stärkung der Fläche
- Neue Technologien (u.a. automatisierte Fahrsysteme, neue Bautechniken und Werkstoffe)

Selbstfinanzierung des Verkehrssystems

- Verkehrsinfrastruktur-Holding als integrierter Finanzierungsverbund
- Kostendeckung unter Wahrung des öffentlichen Interesses
- Finanzierungsbeiträge von Drittnutzern

Fortsetzung Übersicht 6

Technologiepotentiale für verträglichen Verkehr ausschöpfen

- Umweltschonende Fahrzeuge
- Energiesparende Verkehrssysteme
- Automatisierte Fahrsysteme
- Entkopplung der Umweltbelastung und des Energieverbrauchs von der Verkehrsentwicklung
- Konsequenter Umweltstandards im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr

Transportbedarf langfristig senken

- „Entmaterialisierung“ der Produktionsprozesse fördern
- Informationen statt Verkehr
- Verkehrssparende Strukturen in Industrie und Handel (u.a. E-Business, Materialien, Produktqualität, Logistik, Abfall- und Verpackungsreduktion)
- Stärkere regionale Orientierung in Produktion und Beschaffung
- Verkehrsverringende Siedlungs- und Standortentscheidungen
- Lebensstile, die weniger Verkehr erfordern

Verkehrersparsame Raumentwicklung

- Verursachergerechte Anlastung von Verkehrskosten und der Kosten der Flächenbeanspruchung
- Ausgestaltung von großräumigen und regionalen Raumnutzungskonzepten
- Anreize für verkehrersparsame Raumentwicklung
- Erarbeitung eines Bundes-Raumentwicklungskonzeptes, Anpassung der Landes-Entwicklungspläne - unter Aspekten einer integrierten Verkehrsentwicklung
- Information zur Standortwahl (Anstöße zur Beratung bei Standortwahlen, Ausgestaltung von Anreizen)

Europa: Vorbereitung auf die politische Föderation

- Kontrolle der Marktkonsolidierung der Europafirmen: Märkte angreifbar halten
- Fortsetzung der Integration der Beitrittsländer
- Reform der Kompetenzstrukturen in der EU
- Koordination der Verkehrspolitik gegenüber Drittländern
- Fiskalische Autonomie der EU (Steuern, Ausgaben)

Langfristigen Strukturwandel aufgreifen

- Anforderungen älterer Menschen an die Verkehrssystemplanung
- Außen- und Binnenwanderungen der Bevölkerung
- Der Polarisierung von „Gewinner- und Verliererregionen“ entgegenwirken
- Antworten der Verkehrspolitik auf den wirtschaftlichen Strukturwandel (u.a. Dienstleistungsgesellschaft, Globalisierung, New Economy, Arbeitswelt)
- Ressourcensicherung für nachfolgende Generationen
- Anpassungsstrategien für den langfristigen Verkehrsinfrastrukturbedarf (Investitionsflexibilität, Überbrückungslösungen, Verwertungsplanung)

Gesamtwirtschaftliche und soziale Wirkungen in die Gestaltungsaufgabe integrieren

- Wachstums- und Beschäftigungseffekte des Verkehrs
- Volkswirtschaftliche Verluste durch Umwelt- und Unfallbelastungen
- Regionalwirtschaftliche Wirkungen
- Fiskalische Effekte
- Soziale Verträglichkeit

Die Vorstellung ist, daß langfristig – in etwa 15 bis 20 Jahren - ein **dynamisches Gleichgewicht** im Verkehrssektor erreicht werden kann. Das Gleichgewichtspostulat erstreckt sich auf verschiedene Ebenen der politischen Gestaltungsfelder. Damit wird zunächst eine Ausgewogenheit der Zielerreichung im Sinne von ökonomischer, ökologischer und sozialer Zielerreichung angestrebt. Ein langfristiges Gleichgewicht wird auch hinsichtlich der Kapazitätsauslastung durch die Verkehrsnachfrage und durch einen funktionierenden Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten anzustreben sein. Auch im finanziellen Bereich wird der Gleichgewichtsgedanke im Sinne eines sich selbst finanzierenden Verkehrssystems die langfristige Leitvorstellung sein. Eine Abstimmung in der instrumentellen Kombination ist durch die Zusammenführung von Infrastruktur-, Ordnungs-, Technologie- und Raumstrukturpolitik herzustellen. Das langfristige Gleichgewicht von Verkehrsnachfrage und Kapazitäten erfordert eine Senkung des Verkehrsbedarfs und der Transportintensität. Die Gleichgewichtsorientierung bedingt Anpassungen des Verkehrssektors an den langfristigen Strukturwandel. In sehr langer Frist – etwa bis zum Jahr 2040 oder 2050 – tauchen gravierende Änderungen der Strukturbedingungen am Horizont auf, die die Verkehrspolitik schon frühzeitig aufgreifen und in ihrem Politikentwurf für einen langfristigen Lösungspfad berücksichtigen muss. Schließlich erfordert die Gleichgewichtsstrategie einen umfassenden Politikansatz, der die Verkehrspolitik mit anderen Politikbereichen koordiniert, u.a. Technologie-, Bildungs-, Arbeitsmarkt-, Regionalpolitik.

6. Prozesse und Organisation einer integrierten Verkehrspolitik

6.1 Aufwand und Ertrag der integrierten Verkehrspolitik

Die inhaltlichen Anforderungen einer integrierten Verkehrspolitik haben **prozessuale, institutionelle und organisatorische Implikationen**. Diese sind sachgerecht und zielorientiert auszugestalten. Insbesondere sollen Ablauf, Organisation, Zuständigkeits- und Beteiligungsregelungen dazu dienen, Konsenslösungen zu fördern, verbleibende Konflikte frühzeitig zu erkennen und zu bewältigen.

Vorbereitung, Umsetzung und Wirkungskontrolle von Maßnahmen, Handlungskonzepten und Handlungsstrategien beanspruchen **Ressourcen** zeitlicher, personeller und finanzieller Art. Die erhöhte Komplexität von Verfahren, Abläufen und Beteiligungen rechtfertigt sich nur dann, wenn die positiven Effekte dieser Prozesse den Aufwand übersteigen. Die Abwägung von Aufwand und Ertrag ist zur Bestimmung von Art, Umfang und Grad der Integration erforderlich.

Zur Sicherung eines verlässlichen Rahmens mit Ausgestaltungsmöglichkeiten („Korridor“) als Grundlage einer integrierten Verkehrspolitik bedarf es einer Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung zu einer **Bundesverkehrsplanung** unter Einschluss von Finanz- und Ordnungspolitik.

6.2 Prinzipien der Organisation und Prozessgestaltung

Die Sicherung strategischer Konsistenz und Rationalität einer integrierten Verkehrspolitik setzt ebenso wie die Gewährleistung von kurzfristiger Problementschärfung und perspektivischer Zukunftsgestaltung **verlässliche Rahmenbedingungen** hinsichtlich Organisation, Beteiligungen und Prozessen voraus. Dies bedeutet Kontinuität der Arbeitsprozesse und der beteiligten Akteursgruppen. Mit der langfristorientierten Festlegung von Lösungskorridoren werden auch Beiträge geleistet zur Verbesserung des Zusammenwirkens von Exekutive („Verwaltung“) und entscheidungslegitimierter Legislative („Politik“) sowie zur Harmonisierung der unterschiedlichen Zeithorizonte der Ziele und des Engagements von Politik (Wahlperioden) und Verwaltung, aber auch von privaten Akteuren.

Verlässlichkeit und Kalkulierbarkeit der strategischen Ausrichtung sowie des kurz- und mittelfristigen Handelns sind eine wesentliche Voraussetzung für ein zielgerichtetes und wirksames Handeln der öffentlichen und privaten Handlungsträger. Anpassungen oder Veränderungen von Zielausrichtungen sind eher langfristig als mittel- oder kurzfristig einzulösen. Entwicklungskorridore, die absehbare Rahmenbedingungen aufspannen, gewährleisten, dass Entscheidungen von anderen öffentlichen und privaten Akteuren mit überschaubaren Risiken getroffen werden können (vgl. die schrittweise Umsetzung von EURO-Normen für Kraftfahrzeugabgase). Dabei verbleibt ein hoher Grad an **Flexibilität** für den jeweiligen Akteur in dem gesamtgesellschaftlich und langfristig festgelegten Entwicklungskorridor. Bei langfristigen, zum Teil „strukturbruchähnlichen“ Veränderungen sozialer, ökonomischer oder politischer Rahmenbedingungen wie auch bei verkehrsbedeutsamen „Sprung-Innovationen“ sind Verlässlichkeit und Kalkulierbarkeit durch beteiligungsorientierte Anpassungsprozesse der strategischen Ausrichtung („Zielkorridore“, „Lösungspfade“) zu sichern.

Eine **Wirkungskontrolle** („Controlling“) von Handlungsansätzen zur Identifikation der Erreichung angestrebter Wirkungen wie auch erwünschter und unerwünschter Folgewirkungen ist Voraussetzung zur kontinuierlichen Prüfung, Anpassung und Ergänzung der Handlungskonzepte. Die Wirkungskontrolle trägt zur Förderung von Wirksamkeit und Effizienz, von Verlässlichkeit und Kontinuität bei.

Konsenslösungen hinsichtlich der Ziele und Handlungsstrategien wie auch – „passive“ und insbesondere „aktiv-umsetzende“ – **Akzeptanzförderungen** setzen eine **frühzeitige Information und Beteiligung der Akteure** (Verwaltung, Politik, Interessengruppen, Wirtschaft, Bürger, Fachdisziplinen, Planungsebenen, Private) voraus. Diese dialogorientierte Verkehrspolitik erfordert zum Teil organisatorische und prozessuale Innovationen. Dabei sind die Verfahren nach dem „Gegenstromprinzip“ und dem „Beteiligungsverfahren“ geeignete Grundlagen. Es geht um eine Weiterentwicklung zu Private-Public-Partnerships sowie zu strategischen Partnerschaften.

Die **Dezentralisierung** von Handlungsmöglichkeiten und Verantwortung ist eine wesentliche Voraussetzung zur Erhöhung der Effizienz von Handlungsansätzen und zur Förderung von Kreativität. Das Subsidiaritätsprinzip impliziert, dass Entscheidungen über Handlungsmöglichkeiten sowie über Verwendungen gesellschaftlicher Ressourcen so dezentral wie möglich und so zentral wie nötig zu verantworten sind. In die föderale und modale Arbeitsteilung ist durch Wettbewerbsöffnung und privatwirtschaftliches Engagement Bewegung gekommen. Die Dezentralisierung von Verantwortung zur Ausfüllung gemeinschaftlich abgestimmter Lösungskorridore ermöglicht es, eine integrierte Verkehrspolitik annähernd widerspruchsfrei unter Berücksichtigung situativer Erfordernisse zu entwickeln und das Ineinandergreifen der Handlungsansätze zu sichern.

6.3 Innovationen der Organisation und Prozessgestaltung

Die inhaltlichen Ziele einer integrierten Verkehrspolitik – z.B. modale, räumliche, zeitliche und sektorale Integration, ganzheitliche Nachhaltigkeit, Stärkung dezentraler Verantwortung, Förderung privater Initiative und wettbewerblicher Elemente, Stärkung von Verhandlungs- und Konsenslösungen – bedingen in Informations-, Beteiligungs-, Aushandlungs- und Entscheidungsprozessen grundlegende Innovationen. Es ist daher zu empfehlen auf Bundesebene einzurichten:

- einen **„Runden Tisch - Integrierte Verkehrspolitik“** unter Beteiligung von Politik, Verwaltung, Interessengruppen, Verkehrsträgern und Wissenschaftlern,
- einen **„Sachverständigenrat für Integrierte Verkehrspolitik“** – eventuell entwickelt aus dem „Wissenschaftlichen Beirat für Verkehr“.

Um von Seiten der Exekutive die Arbeit des „Runden Tisches - Integrierte Verkehrspolitik“ effektiv nutzen sowie in exekutives Handeln (Gesetzgebung, Förderprogramme, Finanzierungsprioritäten usw.) umsetzen zu können, sollte eine ressortübergreifende **„Task Force Integrierte Verkehrspolitik“** unter Federführung des Bundesministers für

Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingerichtet werden. Diese Task Force hat die Aufgabe, die Arbeiten der Exekutive zu koordinieren sowie die Arbeiten des „Runden Tisches“ sowie des „Sachverständigenrates für Integrierte Verkehrspolitik“ vorzubereiten, zu begleiten und auszuwerten.

Das Prinzip der **Regionalisierung** mit regionalen Verantwortlichkeiten, Finanzausstattungen und angepassten Prozessen sollte auf alle modalen Verkehrsträger übertragen werden. Voraussetzung ist allerdings eine entsprechende Mittelausstattung („Regionalisierung“ der GVFG-Mittel wie auch der Investitions- und Betriebsmittel für Bundesfernstraßen, die überwiegend regionale Funktionen übernehmen).

Vor allem auf regionaler und kommunaler Ebene kann eine Integration von **Raum- und Verkehrsplanung** wirksam und effizient gelingen. Die staatliche Ebene müsste sich auf die Festlegung von Rahmenbedingungen, Entwicklungskorridoren und/oder (Mindest-) Standards sowie auf die Kontrolle der Ausführung, Umsetzung und Einhaltung konzentrieren.

Die Möglichkeiten eines **regionalen Systemwettbewerbs** werden durch die Stärkung der regionalen Verantwortung erweitert. Dabei sind unter der Anforderung einheitlicher Lebensverhältnisse und eines Ausgleichs unterschiedlicher Belastungen allerdings die Grenzen einer regionsspezifischen Arbeitsteilung zu beachten.

Zur Identifikation von Zielkonflikten zwischen Politikfeldern einer integrierten Verkehrspolitik wie auch zur Ermittlung und zum Abbau von Hemmnissen einer integrierten Verkehrspolitik bedarf es **prozessualer Voraussetzungen**, die politische Klärungs-, Aushandlungs-, Abstimmungs- und Willensbildungsprozesse hinsichtlich der notwendigen Entscheidungen ermöglichen. Dazu können im Rahmen der Zuständigkeiten

- die Gegenstromverfahren der gegenseitigen Beteiligung zwischen Planungsebenen,
- die sektoralen Abstimmungsverfahren zwischen Fachressorts auf kommunaler Ebene, auf Landes- und Bundesebene, die unter dem Postulat des Gesamtinteresses stehen,
- die Beteiligungsprozesse von Trägern öffentlicher Belange, Institutionen, Organisationen, Interessengruppen und Bürgern

genutzt und weiterentwickelt werden.

Zur gemeinsam abgestimmten und aktiven Trägerschaft der Lösungskonzepte und der daraus abgeleiteten Handlungsstrategien ist eine Integration der verkehrspolitischen **Akteure und Institutionen** erforderlich, die sie auf folgende Fragen bezieht (Übersicht 7).

Übersicht 7: Integration der Akteure der Verkehrspolitik

- Optimale Organisation der Zuständigkeiten, d.h. danach, welcher Entscheidungsträger von der sachlich-fachlichen Nähe am geeignetsten ist
- Abstimmung der Entscheidungen zwischen den Gebietskörperschaften; Gegenstromverfahren, Beteiligungen usw.
- Finanzausgleich nach dem Grundsatz der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung
- Koordination zwischen Staat und privaten Aufgabenträgern, Einbringung öffentlicher Interessen in effizienzorientierte Zielsysteme
- Gestaltung des Verhältnisses von europäischer Harmonisierung und regionaler Eigenständigkeit
- Konzentrierte Aktion durch Partizipation wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Gruppen für bestimmte Problemstellungen

6.4 Hemmnisse der integrierten Verkehrspolitik

Die integrierte Verkehrspolitik zielt auf eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Sie versucht ein hohes Maß an Konsens zu erzeugen, was eine Abkehr von einseitigen „Entweder-Oder“-Lösungen bedeutet. In der Grundanlage sollte sie in Bevölkerung und Wirtschaft über die Parteigrenzen hinweg eine relativ hohe Akzeptanz erwarten lassen. Dennoch ist zu berücksichtigen, daß in Konzeption, Umsetzung und Fortschreibung **Hemmnisse und Hürden** auftreten können, die die Integrationsstrategie gefährden können. Insofern ist es wichtig, die Hemmnisse zu antizipieren und Möglichkeiten der Überwindung zu entwickeln.

Folgende Hemmnisse sind bei der Durchsetzung der integrierten Verkehrspolitik von Bedeutung:

- Nachweis der Tragfähigkeit und der Erfolgsperspektiven,
- Akzeptanzprobleme in Öffentlichkeit und Wirtschaft,
- Abgrenzung der politischen und administrativen Zuständigkeiten,
- institutionelle Voraussetzungen,

- Rechtsrahmen und Rechtsanwendung,
- Beeinflussbarkeit von Verhaltensweisen,
- Zeitbedarf der Umsetzung,
- Sicherung der langfristigen Finanzierung.

Die integrierte Verkehrspolitik sollte der Verringerung oder Überwindung der Hemmnisse und Hürden besondere Aufmerksamkeit entgegenbringen, da davon letztlich die Akzeptanz und der Erfolg der Politikkonzeption abhängen. Dies könnte erreicht werden, indem die Handlungsansätze Glaubwürdigkeit aufweisen, Zielkonkurrenzen abmildern, Verlässlichkeit und Kontinuität zeigen, Erfolge und Nutzen erwarten lassen, in ihren Wirkungen transparent sind und nicht den Anschein von „politischen Moden“ unterliegen.

6.5 Effizienz-sicherung der integrierten Verkehrspolitik

Die integrierte Verkehrspolitik ist langfristig angelegt, so daß **Wirksamkeit und Effizienz** kaum durch politische Wahlmechanismen abgesichert werden können. Gerade bei langfristig ausgerichteten Konzepten und Politikprogrammen besteht die Gefahr, daß der Effizienz-aspekt im Zeitablauf verloren geht. Daher sollten in der Organisations- und Prozeßgestaltung Vorkehrungen für eine Effizienz-sicherung getroffen werden.

Eine wichtige Erfolgsvoraussetzung ist ein gleichbleibend hohes **Akzeptanzniveau** für das politische Konzept und die Maßnahmen bei den Beteiligten und Betroffenen der integrierten Verkehrspolitik. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Hemmnissen und Barrieren entgegengebracht werden. Die Politik sollte für einen hohen Zustimmungsg-rad werben. Derartige Akzeptanzsicherungsstrategien werden im Verkehrssektor bisher überwiegend für bestimmte Technologien oder Verkehrsleistungsangebote (z.B. Kundenzufriedenheit) praktiziert. Sie müßten auch für die Akzeptanzbeobachtung und -sicherung von Politikkonzepten entwickelt und angewendet werden.

Bei der Konzeption von Handlungsprogrammen zur Ausgestaltung der Lösungspfade ist im Hinblick auf die Durchsetzbarkeit zu beachten, dass es für einzelne Handlungsbau-steine gesellschaftlich oder politisch – damit zumeist auch in der öffentlichen Meinung – zeitlich günstige Vorbereitungs-, Durchsetzungs- und Umsetzungszeitpunkte geben kann. Diese „**Zeitfenster**“ sollten möglichst genutzt werden.

Die integrierte Verkehrspolitik setzt eine **kontinuierliche Erfolgskontrolle** voraus. Dazu sollte eine periodische Berichterstattung erfolgen, in der die strategischen Ansatz-

punkte, die Handlungserfordernisse, die Maßnahmen und die Zielerreichung dokumentiert werden. Es könnte ein „rollierendes“ Planungsverfahren – etwa vergleichbar der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes – vorgesehen werden, das den Problemstand, die erreichten Lösungen, neue Aufgaben und Handlungsperspektiven im Sinne eines „Controlling“ und einer korrigierenden Präzisierung für die Zukunft fortschreibt.

7. Kurzfristige Handlungsmöglichkeiten und –erfordernisse der integrierten Verkehrspolitik

Die integrierte Verkehrspolitik wurde als ein **langfristig ausgerichteter Politikpfad** mit unterschiedlichen Problemlagen und Lösungsperspektiven entwickelt. Ihr Lösungskorridor läßt sich in eine kurzfristige, mittelfristige und langfristige Phase, deren Übergänge fließend sind, aufgliedern. Der Zeitrahmen liegt bei etwa 2005 für die Kurzfriststrategie, bei 2010 für die mittlere Frist und 2020 für die Langfristpolitik. Der vorgelegte Bericht "Integrierte Verkehrspolitik" entwickelt eine Konzeption für den gesamten Zeithorizont mit strategischen Schwerpunkten und operativen Maßnahmen unter der Zielsetzung einer nachhaltigen, effizienten und zukunftsfähigen Mobilitätsgestaltung.

Die Umsetzung der integrierten Verkehrspolitik muß festlegen, welche kurzfristigen Handlungserfordernisse und Handlungsmöglichkeiten bestehen. Eine solche **Implementierungsstrategie** enthält folgende Arbeitsschritte:

- Zunächst müßten von den Akteuren im politischen Raum die Vorstellungen über eine integrierte Mobilitätsgestaltung zu einem umfassenden **Politikentwurf** weiterentwickelt und ausdifferenziert werden. Im Mittelpunkt dieser Konzipierungsaufgabe stehen Aspekte und Fragen des Zielsystems, der Handlungsfelder, der Maßnahmenbündel, der Phasengliederung, der Handlungsspielräume und der politischen Prioritäten.
- Um einen Einstieg in die integrierte Verkehrspolitik zu finden, sind die unmittelbaren Handlungsnotwendigkeiten und politischen Schritte herausgearbeitet worden. Eine solche **Kurzfriststrategie** müßte einerseits die akuten Problemfelder identifizieren. Auf der anderen Seite ist aber auch zu klären, welche strategischen Überlegungen heute aufzugreifen sind, um einen mittel- und langfristigen Lösungskorridor der integrierten Verkehrspolitik zu vorzubereiten.

- Schließlich müßte heute der **institutionelle und organisatorische Rahmen** einer integrierten Verkehrspolitik festgelegt werden. Zu entscheiden wäre u.a. über den politisch-administrativen Prozeß (z.B. Projektgruppe bzw. Task Force „Integrierte Verkehrspolitik“), über die Beteiligung der verschiedenen Gebietskörperschaften, die Koordination von Staat und privaten Aufgabenträgern, Finanzierungsvorkehrungen, das Monitoring des Prozeßfortschritts u.a.m.

Die Handlungsschwerpunkte und die strategische Ausrichtung der integrierten Verkehrspolitik sind bereits in Kapitel 4 (Übersicht 3) dargestellt und erläutert worden. Aufbauend auf den Empfehlungen zur

- kurzfristigen Strategie „Problementschärfung und Engpassbeseitigung“
- mittelfristige Strategie „funktionsfähiges und verträgliches Verkehrssystem“
- langfristige Strategie „Gleichgewichtsperspektiven, Senkung des Transportbedarfs und Strukturwandel“

werden Empfehlungen zu kurzfristigen Handlungserfordernissen und Handlungsmöglichkeiten sowie zur Vorbereitung mittel- und langfristiger Handlungsansätze unterbreitet. Die Übersicht 8 gibt eine **Zusammenstellung** der unmittelbaren, kurzfristigen Handlungsnotwendigkeiten und Ansatzpunkte. Sie greift damit die Herleitungen und Begründungen aus den Integrationsfeldern und aus der Phasenbetrachtung der integrierten Verkehrspolitik auf und verdeutlicht nochmals die Hauptakzente. Darüber hinaus werden neben den materiellen Fragen auch konzeptionelle Gesichtspunkte einbezogen. Außerdem wird die Einordnung in den Gesamtrahmen nochmals aufgenommen. Dies soll verdeutlichen, daß eine Kurzfristpolitik nicht ausreicht und diese stattdessen in eine Gesamtstrategie der integrierten Verkehrspolitik eingegliedert werden muß.

Übersicht 8: Kurzfristige Handlungserfordernisse und Handlungsmöglichkeiten der integrierten Verkehrspolitik

Preise und Finanzierung auf Effizienzmaßstäbe ausrichten

- Finanzielle Steuerungselemente: Lkw-Maut, ökologische Aspekte, Parkgebühren
- Öffentliche Leistungsaufträge im SPNV und ÖPNV
- Finanzierung des Verkehrs sicherstellen
- Vorbereitung des Übergangs von Steuern zu Preisen

Qualitätsorientierte Verkehrsinfrastruktur

- Auflösung von Engpässen (Verkehrsknoten, Verkehrswege)
- Erhaltungsinvestitionen sicherstellen
- Qualitätsoffensive im ÖPNV
- Vernetzung und Aufwertung der Schnittstelleninfrastruktur
- Baustellen- und Störfallmanagement
- Voraussetzungen für Telematik verbessern
- Beschleunigung von Planung und Umsetzung
- Vorbereitung von Rahmenbedingungen für private Managementgesellschaften

Multimodalität der Transportketten im Güter- und Personenverkehr

- Kooperationsprojekte fördern
- Optimierung von Transportketten im Personenverkehr
- Verbesserung Kombiniertes Ladungsverkehr
- Entwicklung von Intermodalprodukten (z.B. AirRail)

Marktöffnung, Wettbewerb und Koordination

- Ausschreibungswettbewerb im ÖPNV
- Wettbewerbsöffnung der Verkehrsinfrastruktur (vor allem Schiene)
- Wettbewerbssicherung auf Transportmärkten (Allianzen, Fusionen, Diskriminierungen)
- Verbraucherschutz
- Kooperationen fördern, wettbewerbsbeschränkende Effekte verhindern
- Harmonisierung der Sicherheits-, Umwelt-, Sozial- und finanziellen Standards
- Regulierungsbehörde für Infrastrukturzugang

Engpaßmanagement

- Ausbau von intra- und intermodalen Verknüpfungspunkten
- Managementmaßnahmen bzw. Controlling in den Bereichen Erhaltung, Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und Qualitätssicherung
- Umfassende Verkehrsmanagementmaßnahmen unter Berücksichtigung einer kontinuierlichen Erfassung der Verkehrslage (Floating Car Data)
- Informationsnetzwerk zur Koordination von absehbaren Störfällen (Baustellen, Unterhaltmaßnahmen etc.)
- Daten- und Informationsaustausch zwischen den Einsatzkräften bei der kurzfristigen Störfallbeseitigung (z.B. Verkehrsunfall)
- Telematikeinrichtungen zur Unterstützung der tageszeitlichen Steuerung der Verkehrsnachfrage

Neue Managementlösungen im Verkehrssektor erschließen

- Märkte für Managementdienste öffnen (u.a. Mobilitätsmanagement, Verkehrsinformationsdienste, Kooperationsmanagement, Betreibergesellschaften)
- Öffentliche Anschubhilfen (u.a. Plattformen, Pilotprojekte)
- Ausbildung, Weiterbildung, neue Berufe

Information und Kommunikation

- Vereinbarungen zu Rechtsrahmen und Standards
- Einsatz- und Zugangsmöglichkeiten verbessern
- Multimodale Informationen
- Nachfrageorientierte Dienstgestaltung (u.a. on trip – Dienste)
- Förderung von Netzwerken
- Pilotprojekte

Technologieschub für mehr Umweltschutz und Verkehrssicherheit

- Straße, Schiene, ÖPNV und Luftverkehr
- Emissions- und verbrauchsarme Fahrzeuge
- Umwelanforderungen im Beschaffungswesen und in Ausschreibungsrichtlinien
- Reduzierung der Lärmbelastung
- Verkehrssicherheit: Technik, Informationen und Infrastruktur
- Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, Kooperationen, Feldversuche
- Einführung eines Maßnahmen- und Wirkungscontrollings

Verkehrserziehung

- Information, Beratung, Kampagnen
- Koordination von engineering, enforcement und education
- Beeinflussung des Fahr- und Mobilitätsverhaltens
- Einhaltung der Verkehrsregeln, Sanktionen
- Programme für Fahranfänger, Stufenführerschein
- Mobilitätserziehung in Schulen
- Versicherungsanreize für mehr Verkehrssicherheit

Integration von Raumordnung und Verkehrsplanung

- Umsetzung der Integration von Raum- und Verkehrsplanung – Fortschreibung Landesentwicklungspläne, Regionale Raumordnungspläne, Flächennutzungspläne
- Anpassung von Siedlungs-/Standortentwicklung und Verkehrsangebotsweiterungen (Verkehrsträgbarkeit/Verkehrsfolgen, Raumverträglichkeit/Siedlungsfolgen)
- Förderung verkehrssparsamer Siedlungsstrukturen (Kompaktheit, Dichte, Mischung)
- Regionale Kooperationen, Aushandlungs- und Ausgleichssysteme stärken (Zentrenkonzepte für Einzelhandel, Freizeit, Standortkonzepte für Wohnen und Gewerbe; Regionale Flächennutzungspläne, Raumordnerische Verträge)

Integrationsstrategie in Europa

- Verkehrsinfrastruktur ausbauen und Finanzierung sichern
- Protektionismen verringern (z.B. Beihilfenkontrolle, Vergaberecht)
- Harmonisierung der Energiebesteuerung
- Aufbau Europäische Verkehrswegeplanung, Koordination mit Nachbarländern

Neupositionierung des öffentlichen Interesses

- Staatsanteil der Verkehrsinfrastruktur
- Märkte und Bestellerfunktionen für öffentliche Leistungen
- Sozialer Ausgleich in der Verkehrsinfrastruktur und in den Verkehrsangeboten
- Sicherung des Verkehrsangebotes in Krisenzeiten
- Innovationen als öffentliches Interesse

– Anhang –

**Verkehrspolitische Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen
in den Integrationsfeldern**

Preis- und Finanzierungsstrategie

- Von der Haushaltsfinanzierung zur Nutzerfinanzierung
 - Preise statt Steuern
 - Anlastungsprinzipien: Kostenorientierung, Kapazitätsauslastung und Nachfragesteuerung
 - Kombination von Preissteuerung und Verkehrsinformation
- „Faire“ Belastung
 - Koordination mit der Öko-Steuer
 - Emissionshandel, Selbstverpflichtungsabkommen
 - Teil-Kompensation von finanziellen Mehrbelastungen
 - Angemessene Zweckbindung der Einnahmen für das Verkehrssystem
 - Verwendung der Öko-Steuer für Umweltsanierungsprogramme
- Reform der ÖPNV-Finanzierung
- Eigentumsordnung der Verkehrsinfrastruktur: Integration von öffentlichem Eigentum und privatem Management
- Finanzierungsverbund für die Verkehrsinfrastruktur
 - Finanzierung als „Gemeinschaftsinitiative“
 - Nutzerfinanzierung
 - Neudefinition des Staatsanteils: Märkte statt Subventionen für öffentliche Leistungen
 - Beteiligung von privatem Kapital
 - Verkehrsinfrastruktur-Holding als integrierter Finanzierungsverbund

Verkehrsinfrastruktur

- Integrierte Kapazitätsstrategie: Neu- und Ausbau, Qualitätsorientierung und Infrastruktursubstitution
- Bewältigung von Zielkonkurrenzen in der Infrastrukturpolitik
- Infrastruktur, Ordnungspolitik und Technologie im Zusammenwirken
- Korridor- und Netzorientierung – Internationale und nationale Infrastruktur
- Kapazitätseffekte von Investitionsprogrammen
 - Straße
 - Schiene
 - Flughäfen
 - Binnenschifffahrt
- Netzwerke in der Verkehrsinfrastruktur
 - Schnittstelleninfrastruktur
 - Kombiniertes Verkehr
 - Kooperationen von Verkehrsinfrastrukturbetreibern
 - Interoperabilität
 - Dezentralisierung der Infrastrukturentscheidungen
- Qualitätsorientierte Verkehrsinfrastrukturpolitik
 - Bestandssicherung
 - Ausschöpfung von Technologiepotentialen
 - Verstärkung der Infrastrukturpolitik
 - Infrastrukturmanagement
 - Institutionell-organisatorischer Rahmen

Wettbewerb, Kooperation und neue Märkte

- Weiterentwicklung der Marktbeobachtung zu einer Wettbewerbsberichterstattung des Verkehrssektors
- Wettbewerbssicherung auf Transportmärkten (z.B. Konzentration, Übernahmen, Allianzen, Diskriminierungen, Missbrauch von Marktmacht)
- Wettbewerbsöffnung der Verkehrsinfrastrukturnetze
 - Trennungsstrategien (Schiene, ÖPNV, Verkehrsdaten und -informationen)
 - Ergänzung der Wettbewerbsaufsicht durch Regulierungsbehörden
- Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Verkehrs-träger
- Schaffung neuer Märkte (u.a. Verkehrsinformationsdienste, Managementgesellschaften, regionaler Schienenverkehr)
- Ausschreibungswettbewerb ausdehnen und gestalten, Bestellerprinzip umsetzen
- Kooperationslösungen ermöglichen (u.a. zwischen den Verkehrsträgern sowie zwischen dem Verkehrsbereich und der Gesamtwirtschaft)
- Wettbewerbsharmonisierung in Europa (EU, MOE-Beitrittsländer)
- Verbraucherschutz im Wettbewerb durchsetzen
- Rolle des Staates und des Wettbewerbs in Krisenzeiten definieren (Haftungsfrage, staatliche Garantien)
- Wahrung öffentlicher Interessen im Wettbewerb (staatliche Garantienpflicht)
- Koordination von Verkehr- und Wettbewerbspolitik

Managementdienstleistungen im Verkehrssektor

- Freightway Management mit durchgehenden Eisenbahnkorridoren in Europa
- Management regionaler Schienennetze
- Management der Schnittstelleninfrastruktur (Terminals, Häfen etc.)
- Kooperationsmanagement in der Verkehrswirtschaft mit der verladenden Wirtschaft.
- Schnittstelleninfrastruktur: Terminals, See- und Binnenhäfen, Bahnhöfe, Schnittstellen MIV mit ÖPNV
- Ausschreibungs- und Auswahlmanagement im ÖPNV und SPNV
- Integrierte Mobilitätsdienste (Mitfahrgemeinschaften, car sharing, Großveranstaltungen, Transportketten)
- Verkehrsinformationssysteme: Betreibergesellschaften, Datenmanagement, Koordination Stadt – Region
- Slot-Management im Luftverkehr
- Strategieverbünde (z.B. Public Awareness, Informationen)
- Errichtung von Börsen (z.B. Transportbörsen, Mitfahrer Börse)

Netzwerke und Transportketten

- Neue Managementstrategien zur Organisation unternehmensübergreifender Wertschöpfungsprozesse und unternehmens- und verkehrsträgerübergreifender Logistik (Schnittstellenmanagement; Supply Chain Management, Lean Logistics Providing)
- Verbesserung der rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen für inter- und intramodale Kooperationsformen
- Abstimmung (Interoperationalität) von inter- und intramodalen Transportangeboten (Preisgestaltung; Anschlußsicherung, Transportbündelung/-zerlegung)
- Beseitigung von infrastrukturellen und organisatorischen Defiziten (Wegeausbau, Systemharmonisierung, Einsatz von IuK-Technologien etc.)
- Festlegung von Schnittstellenstandards zur Verbesserung bzw. Vereinheitlichung der Systemübergänge im Personen- und Güterverkehr (Zu-/Abgang; Ent-/Beladen; Ein-/Aussteigen)
- Ausbau von Verknüpfungspunkten, insbesondere von Binnenhäfen und Flughäfen, zu zentralen, intermodalen Güter- und Personenverkehrsknoten (mit verkehrsfremden Faszilitäten z.B. Unterhaltung, Einkauf)
- Definition von Schnittstellen für den ständigen und zeitnahen Datenaustausch zwischen den beteiligten Dienstleistern in einer Transportkette
- Bereitstellung reiserelevanter Informationen "aus einer Hand" für den Kunden/Reisenden zur Unterstützung beim Aufbau und bei der Nutzung von integrierten Transportketten
- Aufbau eines güter- bzw. personenverkehrsspezifischen Mobilitätsmanagements
- Ausbau intermodaler Transportketten unter besonderer Berücksichtigung des Schienenverkehrs zur Überwindung großräumiger Distanzen
- Verbesserung der europäischen Schienenverkehrsinfrastruktur und -logistik, Verbesserung der Interoperationalität europäischer Bahnen
- Entwicklung von Konzepten zur Bedienung von schienenfernen Gebieten
- Entwicklung alternativer Bedienkonzepte für den innerstädtischen und den regionalen Güterverkehr
- Einbindung der nichtmotorisierten Verkehrsträger als Zubringer in einer Transportkette
- Integrierte Angebote "publik" machen (Public Awareness / Öffentlichkeitsarbeit)

Innovation, Effizienz und Technologie

- Gestaltung der staatlichen Finanzierungshilfen - Finanzbedarf senken, Mittel gezielt und effizient einsetzen
- Vorausschauende Festsetzungen von Standards
- Steigerung der Flexibilität bei der Mittelverwendung
- Sicherung und Verstärkung der staatlichen Grundfinanzierung
- Verkürzung der Entwicklungszeiten
- Aufbau eines neuen Forschungsdialoges und einer neuen Forschungspolitik
- Bildung von Innovationsgremien und -netzwerken
- Bildung eines gemeinsamen Forschungsrahmens (EU/internationaler Forschungs- und Technologiewettbewerb)
- Aufbau moderner Controllingssysteme
- Förderung ganzheitlicher Forschungs- und Entwicklungsvorhaben
- Förderung der Konkurrenz zwischen Anbietern von Forschungsdienstleistungen
- Ausdifferenzierung und Privatisierung von Forschungsaktivitäten
- Erhöhung des Wettbewerbs
- Schaffung von fördernden (gesellschaftlichen) Rahmenbedingungen
- Neue Technologien benutzerfreundlich ausgestalten
- Qualitative und quantitative Erfassung der Wechselwirkungen

Verkehrssicherheit und Umwelt

- Verbrauchsreduzierung der knapper werdenden natürlichen Ressourcen bei gleichzeitiger Gewährleistung einer ausreichenden Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und der Transportbedürfnisse der Wirtschaft;
- Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie der CO₂-Emissionen (Anteil des Verkehrs an den CO₂-Emissionen 1997: 20,4%, davon entfielen rund 84 % auf den Straßenverkehr);
- verstärkte Anstrengungen zur Verringerung der Lärmbelastungen durch Bahn- und Luftverkehr;
- Berücksichtigung der besonderen Belange von - speziell im Stadtverkehr gefährdeten und deprivierten - älteren Menschen, Kindern und mobilitätsbehinderten Personen hinsichtlich Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Stadtraumqualitäten;
- Senkung der verkehrsbedingten Unfallkosten (volkswirtschaftliche Kosten in der BRD durch Straßenverkehrsunfälle 1999: 69 Mrd. DM)
- Anhebung der Sicherheits- und Umweltstandards sowie deren Umsetzung bei Verkehrsplanungen (z.B. Bau von Straßen, Schienenwegen, Wasserstraßen und Flughäfen) und verkehrstechnischen Entwicklungen (Fahrzeuge, Antriebe, Konstruktionen, technische Ausstattung)
- Harmonisierung und Umsetzung von Umwelt- und Verkehrssicherheitsstandards auf europäischer Ebene
- Verschärfung der Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften von Gefahrguttransporten sowie Überwachung/Kontrolle der Umsetzung dieser Vorschriften
- Unterstützung von freiwilligen Selbstverpflichtungen zur Verbesserung der Umweltstandards und Sicherheitsmaßnahmen
- Entwicklung und Überprüfung einer Umsetzungsstrategie für die Einführung von übertragbaren "Schadstoffkonten" ("Emission trading") in Verbindung mit verschärften, jedoch kalkulierbaren Umweltstandards
- Durchführung eines Maßnahmen- und Wirkungscontrolling durch Berichte und Bilanzen
- Festlegung von Rahmenbedingungen zur Verbesserung der Situation des nichtmotorisierten Verkehrs als Beitrag nachhaltiger Verkehrsentwicklung im Kurzstreckenverkehr

Informierte Mobilität

- Schaffung einer integrierten Informationsbasis einschließlich technischer Infrastruktur für Verkehrsmanagement und Logistik-Lösungen zur effizienten Nutzung vorhandener Infrastruktur
- Förderung der Nutzerinteressen durch Information über Vorteile (Mobilitätsberatung)
- Erhöhung der Akzeptanz gegenüber neuen Formen der individuellen Mobilität durch Mobilitätsinformationen und Mobilitätsberatung
- Optimierung nachfrageorientierter Mobilitätsgestaltung (Informationsbasis), Vereinfachung bei der Organisation multimodaler Wegeketten (z.B. über Internet)
- Optimierung von Einzelsystemen und Förderung des kooperativen Betriebs des Gesamtsystems Verkehr (multimodale Informationsangebote)
- Informationen über Belastungssituationen und belastungsabhängige Preisgestaltung (Ziel: quasi-konstante Auslastung)
- Erhöhung der Servicequalität im ÖV (Koordination Anschlußsicherung, Information über Anschlußsicherung)
- Flächendeckende Informationskonzepte im Güterverkehr
- Steigerung der Verkehrssicherheit durch Informationen zur Verkehrssituation (z.B. Verkehrsaufkommen, Witterung und Wegezustand)

Integriertes Engpassmanagement

- Ausbau von Verkehrsknoten sowie von Verkehrswege-Engpässen unter Berücksichtigung der umwelt- und umfeldbezogenen äußeren Bedingungen und der zukünftig zu erwartenden Entwicklungen
- Ausbau von intra- und intermodalen Verknüpfungspunkten unter Berücksichtigung der Nutzeranforderungen (soziale Sicherheit, Bequemlichkeit, Anschlusssicherheit, Umlademöglichkeit) und der Verlagerung des Verkehrs auf die Verkehrsträger des Umweltverbunds
- Einsatz von Managementmaßnahmen bzw. Controlling in den Bereichen Erhaltung, Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und Qualitätssicherung zur langfristigen Reduzierung verkehrlicher Engpässe
- Einführung umfassender Verkehrsmanagementmaßnahmen unter Berücksichtigung einer kontinuierlichen Erfassung der Verkehrslage (Floating Car Data)
- Aufbau eines Informationsnetzwerkes zur Koordination von absehbaren Störfällen (Baustellen, Unterhaltungsmaßnahmen etc.)
- Verbesserung des Daten- und Informationsaustauschs zwischen den Einsatzkräften bei der kurzfristigen Störfallbeseitigung (z.B. Verkehrsunfall)
- Einsatz von Telematikeinrichtungen zur Unterstützung der tageszeitlichen Steuerung der Verkehrsnachfrage (durch belastungsabhängige Preissetzung)

Virtuelle Mobilität

- Ausweitung und Verbesserung der Einsatz- und Zugangsmöglichkeiten der neuen Kommunikationstechnologien für Haushalte, Unternehmen und Einrichtungen
- Beseitigung rechtlicher Hemmnisse durch Festlegung von Bestimmungen; Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften
- Einbindung in Ausbildung, Fort- und Weiterbildung
- Rationalisierung des Geschäftsverkehrs
- Konzept der City-Logistik stärken
- Entwicklung differenzierter Logistikkonzeptionen
- Förderung der Telearbeit
- Gezielte empirische Erforschung von Verhaltensänderungen der Mobilität privater Haushalte bei verstärkter Nutzung der Möglichkeiten der IuK-Angebote (Teleworking, e-commerce)
- Durchführung/Förderung von Pilotprojekten in den Bereichen Telearbeit, Tele-teaching, etc.
- Induktionseffekte kontrollieren und begrenzen
- Belieferung der Haushalte effizienter gestalten

Verhaltensbeeinflussung und Public Awareness

- Kombination der Handlungsansätze zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens – im erweiterten Sinne der drei „e’s“ („engineering“, „enforcement“ und „education/information“ sowie „incentives“)
- Voraussetzungen zur Verhaltensbeeinflussung sind alternative und attraktive Verhaltensmöglichkeiten (Verkehrsangebote, Aktivitätenangebote)
- Information, Schulung und Beratung als häufig unterschätzten Beeinflussungsfaktor stärken
- finanzielle Anreize und Belastungen als Grundlage der Verhaltensbeeinflussungen nutzen
- notwendige Begleitung durch gesetzliche Vorschriften, durch Maßnahmen zur Kontrolle und Durchsetzung der Befolgung der Vorschriften, d.h. auch durch Sanktionsmaßnahmen bei „Nichtbefolgung“
- Handlungsansätze zur Verhaltensbeeinflussung müssen zielgruppen- und situationspezifisch ausgestaltet werden

Raum- und Verkehrsentwicklung

- Korrektur des (partiellen) Marktversagens in Raum- und Verkehrsentwicklung durch Kostenanlastung („Internalisierung externer Kosten“)
- Synergetische Strategien der Angebotserstellung und Nachfragebeeinflussung im Bereich Raum und Verkehr
- Abstimmung von Siedlungs-/Standortentwicklung und Verkehrsangebotserweiterungen ("Verkehrsverträglichkeit", "Raumverträglichkeit") – beispielsweise durch explizite Berücksichtigung raumordnerischer Wirkungen bei der Beurteilung von Verkehrswegeprojekten
- Kooperationen zur Integration von Raum- und Verkehrsentwicklung
- Stärkung dezentraler Verantwortlichkeiten für die Vorbereitung, Durchsetzung und Umsetzung einer Integration von Raum- und Verkehrsentwicklung
- Förderung von Raumstruktur-/Siedlungskonzepten mit begründeten Vermutungen hinsichtlich der Förderung einer nachhaltigen Raum- und Verkehrsentwicklung (Kompaktheit, Dichte, Mischung/Nähe, Polyzentralität ...)
- Integration auf der Ebene von Europäischer Union und Bund (Europäisches Raumentwicklungskonzept EU-REK und Europäischer Verkehrswegeplan (TEN))

Europäische Verkehrspolitik

- Mitgestaltung der europäischen Politik, Anpassung der einzelstaatlichen Politik, Grenzen der gemeinsamen Politik
- Mehr Transparenz der EU-Politik: Maßnahmen, Wirkungsbilanzen, Handlungsbedarf
- Marktöffnung und Wettbewerbssicherung in Europa
- "Gleichwertigkeit" des Wettbewerbs in den verschiedenen Mitgliedsländern
- Europäische Verkehrswegeplanung: Konzept und Fortschreibung
- Konzeption und Fortschreibung einer europäischen Verkehrswegeplanung
- Europäische Verkehrsinfrastrukturprogramme: Finanzierungssicherung und Durchführung
- Infrastrukturgroßprojekte: Integration in eine europäische Verkehrswegeplanung
- Beihilfenkontrolle zu Gleichstellung im Wettbewerb
- Administrative und politische Integrationshemmnisse überwinden
 - Interoperabilität der Verkehrssysteme
 - Durchlässigkeit der internationalen Verkehrsinfrastruktur im Transit gewährleisten
 - Harmonisierung in wirtschaftlicher und technisch-organisatorischer Hinsicht
- Verdeckte Protektionismen abbauen (u.a. Vergaberecht, soziale Bedingungen, öffentliches Beschaffungswesen, Forschung und Entwicklung)
- Partnerländer auf gemeinsame Linie führen (z.B. Energiebesteuerung)
- Integration der Beitrittsländer
 - Anpassungsfristen
 - Migrationsprozesse
 - Infrastrukturprogramme
- Vorbereitende Schritte auf eine Europäische Föderation
 - Reform der Kompetenzstrukturen in der EU
 - Koordination der Verkehrspolitik gegenüber Drittländern
 - Fiskalische Autonomie der EU

Langfristiger Strukturwandel und Verkehr

- Langfristig schrumpfende Bevölkerung
- Änderung der Alterspyramide
- Mobilitätsentwicklung in ländlichen und städtischen Regionen
- Wirtschaftlicher Strukturwandel
 - Globalisierung der Wirtschaftsbeziehungen
 - Wandel zur Dienstleistungsgesellschaft
 - Umorganisation der Arbeitswelt
 - Entmaterialisierung
 - Internet-Ökonomie
- Strukturveränderungen in Europa
 - Marktdimensionen und Wettbewerbsbeziehungen
 - Internationale Verkehrsinfrastrukturen
 - Transitprobleme
- Ausdifferenzierung von Lebensstilen
- Erschöpfung von Ressourcen

Gesamtwirtschaftliche Orientierungen der Verkehrspolitik

- Wechselverhältnisse: Gesamtwirtschaft erzeugt Verkehr – Mobilität stärkt die Gesamtwirtschaft
- Beschäftigungsintensität des Verkehrs
 - Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur
 - Verkehrsleistungserstellung durch die Verkehrsträger
 - Vorleistungsproduktion
- Produktivitäts- und Wachstumseffekte durch Mobilität
- Volkswirtschaftliche Verluste durch Umwelt- und Unfallbelastungen
- Regionale Wirkungen des Verkehrssystems (regionale Erreichbarkeiten, Zersiedlung, induzierter Verkehr)
- Fiskalische Effekte des Verkehrssektors
 - Nutzungsentgelte
 - Steuereinnahmen
- Soziale Verträglichkeit und ausgewogene Einkommensverteilung
 - Sozial differenzierte Mobilitätsbedürfnisse und -möglichkeiten
 - Finanzielle Belastungen aus Nutzungsentgelten
 - Zugang zur Mobilität für sozial unterschiedliche Gruppen
 - Sozial differenzierte Umweltbelastungen