

TEXTE

59/2014

Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland

Kurzfassung

TEXTE 59/2014

Projektnummer 24085
UBA-FB 001977

Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland

Kurzfassung

von


Tilman Bracher
Dr. Jürgen Gies
Jörg Thiemann-Linden
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann (beratend)
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Impressum

Herausgeber:

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
info@umweltbundesamt.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt

Durchführung der Studie:

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH
Zimmerstraße 13 – 15, 10969 Berlin

Abschlussdatum:

Februar 2014

Redaktion:

Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr
Dr. Hedwig Verron

Publikationen als pdf:

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltvertraeglicher-verkehr-2050-argumente-fuer-0>

ISSN 1862-4804

Dessau-Roßlau, September 2014

Das diesem Bericht zu Grunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Umweltbundesamtes unter der Projektnummer 24085 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

1.1 Verkehr nachhaltig gestalten

Es ist eine grosse Herausforderung, die Nachhaltigkeit des Verkehrs zu definieren. Entsprechend der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung wird diese an drei Indikatoren, denen jeweils eine Zielsetzung zu Grunde gelegt wurde, gemessen:

1. der Verkehrsintensität des Güterverkehrs:

Ziel ist, die Transportleistung des binnenländischen Güterverkehrs in Relation zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) bis 2010 um 2% und bis 2020 um 5% gegenüber dem Ausgangswert von 1999 zu senken.

2. der Verkehrsintensität des Personenverkehrs:

Ziel ist, Die Verkehrsleistung des Personenverkehrs in Relation zum BIP bis 2010 um 10% und bis 2020 um 20% gegenüber dem Ausgangswert von 1999 zu senken.

3. dem Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt am Güterverkehr:

Ziel ist es, bis zum Jahr 2015 den Anteil des Schienenverkehrs an der binnenländischen Güterverkehrsleistung auf 25 % und den Anteil der Binnenschifffahrt auf 14 % zu steigern.

Betrachtet man den Grad der aktuellen Zielerreichung, wird deutlich, dass der der Verkehr in allen drei Punkten die Ziele absehbar nicht erreichen wird (Bundesregierung: Nationale Nachhaltigkeitsstrategie, Fortschrittsbericht 2012).

Bezieht man weitere Aspekte in die Bewertung der Nachhaltigkeit ein, z.B. Flächenverbrauch, klimarelevante Emissionen, Schadstoffemissionen etc. zeigt sich folgendes Bild:

Ziel der Bundesregierung ist es, die Nutzung neuer Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke bis 2020 auf durchschnittlich 30 Hektar (ha) pro Tag zu begrenzen. In den letzten Jahren hat sich der Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsfläche abgeschwächt. Der Trend ist jedoch nicht stark genug, um das gesetzte Ziel zu erreichen. Die Verkehrsflächen allein wachsen bundesweit seit Anfang der 1990er Jahre relativ gleichbleibend mit durchschnittlich 23 ha pro Tag (ebd.). Zur Begrenzung der Flächeninanspruchnahme leistet der Verkehrsbereich bisher keinen Beitrag.

Gemessen an den Klimaschutzziele ist die Entwicklung im Verkehrsbereich alarmierend. Laut dem Energiekonzept der Bundesregierung sollen die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2020 um 40% und bis 2050 um 80% bis 95% gegenüber 1990 gesenkt werden. Über alle Sektoren hat Deutschland bis 2011 bei den CO₂-Emissionen, eine Reduktion um 23% erreicht. Der Verkehrssektor hatte an dieser Entwicklung kaum Anteil, hier sanken die Emissionen um lediglich 4%. Bisher hat das Verkehrswachstum die Effizienzfortschritte beim Kraftstoffverbrauch weitgehend kompensiert. Weiteres Wachstum ist vorhergesagt.

Bei der Luftqualität droht Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission. An mehr als die Hälfte der städtisch verkehrsnahen Messstationen wird immer noch der zulässige Jahresmittelwert von 40 µg Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft überschritten. Auch beim Feinstaub werden noch Grenzwertüberschreitungen gemessen. Gleichzeitig rät die WHO bei Feinstaub schon lange zu einem weitaus strengeren Grenzwert.

Der internationale Seeverkehr und der internationale Luftverkehr zeigen besonders hohe Wachstumsraten. In den letzten Jahren hat der Anstieg der CO₂-Emissionen im Luftverkehr die

Erfolge der CO₂-Minderung im Autoverkehr weitgehend kompensiert. Die Zahl der Passagiere an deutschen Flughäfen ist zwischen 2000 und 2011 um 50% gestiegen. Hier wird mit weiteren jährlichen Zunahmen von bis zu 4% gerechnet. Wegen der hohen Lärmbelastung im Umfeld der Flughäfen gibt es bereits heute Konflikte mit der Bevölkerung.

Die Umschläge deutscher Seehäfen werden nach der Verkehrsprognose 2030 des BMVI im Zeitraum 2010 – 2030 um 2,8 % pro Jahr wachsen. Dieses Wachstum liegt deutlich über dem in den letzten zehn Jahren zu beobachtenden Anstieg. Damit wird sich auch der Druck auf die Hinterlandanbindung der Häfen erheblich verschärfen.

Zum Handlungsbedarf in Bezug auf die Umweltbelastung durch den Verkehr kommen weitere Aspekte hinzu. So ist die Finanzierung der Infrastruktur an ihre Grenzen gestoßen. Der Wert der Verkehrsinfrastruktur verfällt, weil die Mittel für Instandhaltung und Erneuerung fehlen. Nach dem 2012 vorgelegten Bericht der von der Verkehrsministerkonferenz des Bundes und der Länder eingesetzten Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Daehre-Kommission) besteht ein Defizit von 7,2 Mrd. Euro pro Jahr für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße allein für den Werterhalt der Infrastruktur. Im städtischen ÖPNV fehlen trotz steigender Fahrgastzahlen nicht nur die notwendigen öffentlichen Mittel für die Infrastruktur sondern auch für den Betrieb.

Viele Zukunftsthemen der Mobilität sind ungelöst. Die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern ist hoch, damit einher geht ein Mangel an Resilienz gegenüber Preissteigerungen. Dem gegenüber stehen schmalere Mobilitätsbudgets aufgrund prekärer Lebensverhältnisse und zunehmender Altersarmut in Folge von häufiger gebrochenen Erwerbsbiografien. Der demographische Wandel stellt zusätzliche Anforderungen an das Verkehrssystem. Die Bevölkerung wird älter, die Ansprüche an Zugänglichkeit und Barrierefreiheit steigen. Die Siedlungsdichte ländlicher Räume nimmt ab, die Versorgung der Einwohner dünn besiedelter Gebiete wird aufwendiger und teurer. Die Digitalisierung und zunehmende Vernetzung der Gesellschaft kann zu ganz neuen, bisher noch nicht abzusehenden Anforderungen an das Verkehrssystem führen.

Dies zeigt: Verkehr ist funktional mit fast allen Teilen der Gesellschaft verwoben. Verkehr wächst mit dem Einkommen der Bevölkerung ebenso wie mit der Individualisierung der Lebensstile, mit dem Wirtschaftswachstum wie auch mit der Differenzierung der Produktion und der Verbesserung der Handelsbeziehungen. Preisgefüge, Infrastruktur und Serviceangebote entscheiden über Verkehrsmengen ebenso wie über die Aufteilung auf die Verkehrsmittel, und zwar nicht nur direkt, sondern jeweils auch über Kreuz. Verkehr ist abhängig von Siedlungsstrukturen. Im Verkehr schlagen sich die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nieder und gleichzeitig leidet die Bevölkerung unter den Belastungen durch den Verkehr. Die Bessergestellten suchen sich den Belastungen zu entziehen, indem sie in ruhige Gebiete ziehen, und setzen so eine Spirale in Gang, die zu noch mehr Verkehr führt. Den Ärmeren bleibt oft gar nichts anderes übrig, als in mit Lärm und Schadstoffen hoch belastete Straßen zu ziehen, weil die Mieten dort günstig sind.

Verkehrspolitik ist – ob gewollt oder nicht – gelebte Nachhaltigkeitspolitik: Die Gewährleistung von finanzierbarer Mobilität ist ein soziales Gebot, die Aufrechterhaltung einer funktionsfähigen Infrastruktur ein ökonomisches Gebot und die Reduzierung der negativen Effekte auf Mensch, Umwelt und Natur eine ökologisches Gebot.

Eine Gesamtbetrachtung ist nötig

Zu einem Großteil ist die geschilderte geringe Zielerreichung bei den verkehrspolitischen Zielen dieser Komplexität des Gegenstands geschuldet. Die Betrachtung einzelner Maßnahmen und ihrer direkten Wirkungen reichen als Grundlage für eine Umweltpolitik im Verkehr nicht aus.

Die Aufteilung der Problembewältigung in unabhängige Teilaspekte des komplexen Ganzen „Verkehr“ muss notwendigerweise zu kurz greifen. Die Gestaltung der Infrastruktur für die einzelnen Verkehrsträger kann nicht unabhängig voneinander erfolgen. Die Planungen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene müssen sich an denselben Zielen orientieren, sich ergänzen und unterstützen. Politik in anderen Sektoren, wie z.B. der Wirtschaft, Bildung oder Raumordnung, muss um ihre verkehrlichen Wirkungen wissen, um unerwünschte Effekte vermeiden zu können. Umgekehrt wird auch die Zielerreichung in diesen Sektoren erschwert, wenn der Verkehrssektor die Ziele nicht erreicht, wie das Beispiel Klimaschutz am deutlichsten zeigt. Eine Verkehrspolitik, die durch isoliert sektorale, im Wesentlichen technische Optimierung einzelner Bereiche geprägt ist, läuft zudem ein hohes Risiko, in zunehmende Akzeptanzprobleme und Konflikte zu geraten.

Eine integrierte Politik hat die Aufgabe, die komplexen Zusammenhänge zu berücksichtigen und die Zielerreichung der verkehrsbezogenen Umweltpolitik zu verbessern. Integration soll sowohl vertikal als auch horizontal erfolgen. Dies führt zu fünf Ebenen der Integration:

- Integration der politischen Ebenen: EU, Bund, Länder, Kommunen
- räumliche Integration: Verkehrsplanung benachbarter Räume
- modale Integration: alle Verkehrsträger
- sektorale Integration: andere Politikfelder wie beispielsweise Raumordnung, Wirtschaft, Arbeit und Bildung
- Integration der wissenschaftlichen Disziplinen.

Mit der Integration wird nicht der Anspruch einer zentralen Gesamtplanung erhoben. Vielmehr geht es um die Koordination der verschiedenen Politikfelder und die Kooperation aller Zuständigen sowie auch um die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Gestaltung der Mobilität der Zukunft.

Ansätze integrativer Verkehrspolitik in Europa

Gesamtverkehrsplan für Österreich: Integration unterschiedlicher Verantwortungsbereiche für einzelne Verkehrsträger, der verschiedenen politischen Ebenen und benachbarter Politikfelder

Unabhängig von Kompetenzen und Zuständigkeiten formuliert das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) im Ende 2012 vorgelegten Gesamtverkehrsplan für Österreich (BMVIT 2012) eine gesamthafte Verkehrspolitik für alle Verkehrsmittel, den Güter- und Personenverkehr: Der Gesamtverkehrsplan ist ein übergreifender Plan, der bestehende Pläne für die Verkehrswege zusammenfasst, und alle Verkehrsarten, alle politischen Ebenen sowie benachbarte Politikfelder – und hier beispielsweise auch Fragen der Raumordnung – in den Blick nimmt. Im Gesamtverkehrsplan wird Verkehrspolitik mit dem zeitlichen Horizont 2025 formuliert.

Sachplan Verkehr Schweiz: Integration von Raumentwicklung und Verkehrsentwicklung

Der „Sachplan Verkehr“ verbindet in der Schweiz die Ziele der Raumentwicklung und der Verkehrsentwicklung. Gegenstand des für Bundesbehörden verbindlichen Sachplans Verkehr sind Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung für motorisierten Individualverkehr, öffentlichen Verkehr, Langsamverkehr (Rad- und Fußverkehr) und Güterverkehr und er stellt die Koordination zwischen allen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Luft, Wasser) sicher (vgl. UEVK 2006, S. 1).

Umweltgipfel Grenelle de l'environnement in Frankreich: Verankerung der Umweltziele in der Verkehrspolitik

In Frankreich werden Spitzengespräche zwischen Politik und Verbänden im Sinne eines gesamtgesellschaftlichen Runden Tisches als „Grenelle“ bezeichnet. Im Oktober 2007 wurde ein Grenelle de l'environnement – ein Umweltgipfel – zur Einbeziehung ökologischer Gesichtspunkte in die französische Gesetzgebung einberufen. Zu den wichtigsten für den Verkehrsbereich beschlossenen Punkten gehören beispielsweise die Bestätigung der Priorität für Alternativen zum Straßen- und Luftverkehr, d.h. einer stärkeren Nutzung der Bahn für den Güterverkehr und einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Integration der Infrastrukturpolitik aller Verkehrsträger in Schweden: Ein integrierter Plan und eine integrierte Verkehrsbehörde

Die schwedische Verkehrsbehörde Trafikverket hat im Sommer 2013 ihren in Zusammenarbeit mit Kommunen, Industrie, regionalen Vertretern und anderen Behörden entwickelten Entwurf zum Nationalen Transportplan von 2014 bis 2025 (Nationell plan för transportsystemet 2014-2025) vorgelegt. Trafikverket ist für die Planung der Infrastruktur im Bahn-, Straßen-, Schiffs- und Flugverkehr zuständig; sie wurde am 1. April 2010 gegründet und integriert die Aufgaben der ehemals sektoral getrennten Banverket (Bahn) und Vägverket (Straße).

Norwegen: Verkehrsplanung als breit angelegter Prozess

Der „Nationale Transportplan“ in Norwegen hat einen zeitlichen Horizont von zehn Jahren, wobei ein inhaltlicher Schwerpunkt auf den ersten vier Jahren liegt. Alle vier Jahre wird der Plan überarbeitet. Der Nationale Transportplan 2014-2023 akzentuiert die Zielrichtung des vorangegangenen Nationalen Transportplans 2010-2019 im Hinblick auf die Wachstumsprobleme der Agglomerationen einerseits, und den Zielen des Klimaschutzes sowie der Verkehrssicherheit andererseits. Der Plan umfasst erstmals in Europa auch eine umfassende nationale Strategie explizit zur Förderung des Zuzußgehens – als staatliche Überarbeitung der Rahmensetzungen und kommunale Modellvorhaben. Ziele sind hierbei vor allem die Gesundheitsprävention, die Kultivierung verkehrssparsamer Strukturen sowie der soziale Ausgleich. Die Umsetzung soll in einem breiten vorher konsultierten Bündnis aller Verwaltungsebenen mit Verbänden, Wirtschaft und Zivilgesellschaft geschehen.

Der Integrationsansatz der Europäischen Verkehrspolitik: Integration der Politikfelder und transeuropäische Netze

Der Gedanke der Integration nimmt in der europäischen Verkehrspolitik einen breiten Raum ein. Insbesondere durch modale Integration sollen die umwelt-, energie- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen der europäischen Politik erreicht werden. Der Orientierungsrahmen der Europäischen Kommission enthält quantitative Vorgaben im Weißbuch Verkehr: die Senkung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors bis 2050 bezogen auf das Jahr 2008 um 70 Prozent, bis 2030 um rund 20 Prozent – sowie die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf umweltverträgliche Verkehrsträger. Wegweisend ist die Umorientierung bei den Transeuropäischen Netzen: Statt einer Vielzahl von „Baustellen“ erfolgt eine Prioritätensetzung auf die für das Kernnetz relevanten Strecken, so dass dieses bis 2030 errichtet werden könnte. Der Ansatz der Prioritätensetzung zur Verwirklichung der Korridore kann eine Impulsfunktion für die nationale Verkehrspolitik haben, auf deren Kooperation die Umsetzung der europäischen Verkehrspolitik angewiesen ist.

Eine umfassende Mobilitätsstrategie ist dringend erforderlich

Deutschland braucht eine Mobilitätsstrategie, die den Verkehr bis 2050 auf einen umweltverträglichen und auch wirtschaftlich und sozial nachhaltigen Pfad bringt. Diskutiert werden sollte, was eine nachhaltige Verkehrsentwicklung für die Mobilität der Zukunft konkret bedeutet und welche nachprüfbareren Ziele und Schwerpunkte gesetzt werden können. Es ist zu klären, welche Ressourcen der Prozess benötigt und wie erste ermutigende Umsetzungen gelingen können.

Dazu bedarf es einer federführenden Institution auf höchster politischer Ebene, die unabhängig von den Interessen der einzelnen Sektoren ist und genügend Durchsetzungskraft hat, um den Prozess am Laufen zu halten und zu einem guten Ergebnis zu bringen, z. B. eine beim Kanzleramt angesiedelte Task-Force. In dieses Gremium sind alle Ministerien einzubinden. Es entscheidet darüber hinaus, in welcher Form Expertise, Verbände und Teile der Gesellschaft beteiligt werden sollen. Für die Arbeit des Gremiums müssen ausreichend Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden.

Die Entwicklung der Strategie sollte von einem Konsultationsprozess mit dem Ziel der Schaffung eines Grundkonsenses begleitet werden. Darüber hinaus sollten der allgemeinen Öffentlichkeit frühzeitig Partizipationsmöglichkeiten geboten werden, wie sie bei kommunalen Mobilitätsplänen und in anderen Strategien der Bundesregierung und der EU praktiziert werden. Die Einbindung von wesentlichen Akteursgruppen erleichtert die spätere gemeinsame Umsetzung und hilft, dass auch in Verbänden und Unternehmen die internen Entscheidungen im Sinne der Strategie des Bundes beeinflusst werden.

Das entwickelte Konzept sollte Schritt für Schritt umgesetzt, regelmäßig überprüft und angepasst werden. Es muss ein Evaluations- und Monitoring-Mechanismus aufgebaut werden, der mit den Fortschrittsberichten zur Umsetzung der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie sowie der Biodiversitätsstrategie rückgekoppelt wird.

Über die Inhalte der Strategie entscheidet das Gremium selbst. Die folgenden Handlungsschwerpunkte sind jedoch auf jeden Fall zu berücksichtigen:

- **Zieldiskussion:**

Die Mobilitätsstrategie sollte quantitative, langfristige Ziele für den Verkehr definieren, an denen die Entwicklung und die Wirksamkeit von Maßnahmen überprüft werden können. Die Ziele sollten die ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekte der Nachhaltigkeit umfassen. Zielkonflikte sollten offengelegt und Lösungen gesucht werden. Zwischenziele für überschaubare Zeiträume erleichtern die Zielverfolgung.

- **Definition der Instrumente:**

Teilstrategien und Instrumente der Verkehrspolitik müssen auf die Nachhaltigkeitsziele ausgerichtet werden. Je größer der Engpass der Ressourcen wird, desto sorgfältiger muss die Abwägung und Integration der Maßnahmen sein. Erforderlich sind klare Prioritätensetzungen, z.B. Ersatzinvestitionen und Erhaltung vor Neu- und Ausbau. Alle Modi, auch der Rad- und Fußverkehr als ernstzunehmende Verkehrsarten, sind zu berücksichtigen, ebenso die Koordinierung der Verkehrsträger und die Verbesserung der intermodalen Schnittstellen. Parallelförderung von Infrastrukturen für die unterschiedlichen Verkehrsträger Straße, Bahn, Binnenwasserstraße und Luft sind zu vermeiden. Das Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene würde beispielsweise einen gezielten Ausbau des Bahnnetzes erfordern.

- **Koordination der politischen Ebenen:**

Es müssen einheitliche Maßstäbe und ein gemeinsamer Politikrahmen bzw. ein Leitbild mit Selbstbindungskraft für Entscheidungen auf Bundes-, Landes und kommunaler Ebene quer über alle Handlungsfelder und Verkehrsträger hinweg gefunden werden. Hierzu könnten neue Institutionen notwendig werden, wie ein Runder Tisch, ein Sachverständigenrat oder eine Task-Force. Die Verbindlichkeit der erarbeiteten Strategie für alle politischen Institutionen muss gesichert werden. Hierzu sind geeignete Grundlagen zu schaffen. Das könnte z. B. ein Beschluss der Bundesregierung sein oder eine gesetzliche Regelung wie sie im 2. Modernisierungsgesetz des Landes NRW vom 9. Mai 2000, Artikel 9 (Gesetz zur integrierten Gesamtverkehrsplanung) vorgenommen wurde.

Auch die Koordination zwischen staatlichen und privaten Akteuren kann erforderlich werden. Die Einbringung öffentlicher Interessen in gewinnorientierte Aktivitäten und die Partizipation wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Gruppen für bestimmte Problemstellungen sollten ebenfalls Teil der Diskussion sein.

- **Sektorintegration:**

Alle Handlungsfelder der Politik müssen auf ihre Verkehrsfolgen hin untersucht werden. Notwendig ist eine integrierte Sichtweise von Raumordnungs-, Wirtschafts- und Verkehrspolitik in Richtung einer Stadt und Region der kurzen Wege. Entsprechendes gilt für ländliche Räume, wo die Abhängigkeit vom Pkw hoch ist und wo die Wege unter anderem durch die Konzentration von Einrichtungen der medizinischen Versorgung, Möglichkeiten der Nahversorgung und Schulen tendenziell länger werden.

- Benennung von Zuständigkeiten:

Unter Umständen müssen Zuständigkeiten und Kompetenzen neu verteilt werden, um die Umsetzung der Strategie zu fördern. Dabei darf die föderale Arbeitsteilung nicht ausgeblendet werden. Die Zuständigkeiten in der Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland (Bund, Länder, Kommunen) sind teilweise sachlich nicht begründbar. Während der Bund bei Schienenwegen, Wasserstraßen sowie den Bundesfernstraßen auch Verantwortung für Infrastrukturen hat, die überwiegend für lokalen und regionalen Verkehr genutzt werden, wurde die Kompetenz für die Flughafenplanung als wesentliche Infrastruktur für den Fernverkehr den Länder übertragen.

- Finanzierung:

Es ist ein Gesamtkonzept für die Finanzierung des Verkehrs zu entwickeln. Es sollte ein verlässlicher gemeinsamer institutioneller Rahmen für die Finanzierung der Infrastruktur des Straßenverkehrs, des Bahnverkehrs und des öffentlichen Verkehrs, des Schiffsverkehr und für den Flugverkehr geschaffen werden. Aufgaben- und Ausgabenverantwortung müssen zusammengeführt werden. Andernfalls ist eine angemessene Erhaltung und Qualifizierung von Verkehrsinfrastrukturen nicht gewährleistet, oder es werden Anreize für eine Überdimensionierung von Verkehrsinfrastrukturen gesetzt. Die Internalisierung externer Effekte sollte vorangetrieben, unterschiedlicher Besteuerungen und finanzieller Belastungen der Fernverkehrsträger, die zu Wettbewerbsverzerrungen führen, sollten beseitigt werden. Kerosin ist von der Energiesteuer befreit, für Auslandsflugtickets wird – im Gegensatz zum Bahnverkehr – bis zur Grenze keine Mehrwertsteuer erhoben, Fernverkehrszüge der Eisenbahn müssen einen Preis für die Nutzung der Trassen und Stationen entrichten. Dagegen ist der Fernbus von Autobahn und Stationsgebühren befreit. Der Flugverkehr profitiert von subventionierten Start- und Landegebühren.