

ECKPFEILER BÜRGERLICHE VERKEHRSPOLITIK

ALEXANDER EISENKOPF

Die Verkehrspolitik in Deutschland wird heute maßgeblich von den Zielen einer sogenannten "Verkehrswende" bestimmt. Unter diesem Begriff wird ein grundlegender Wandel des Verkehrs- und Mobilitätssystems propagiert, um den Verkehr umweltfreundlicher, nachhaltiger, sozial gerechter und klimaverträglicher zu gestalten. Dies soll durch umfassende staatliche Lenkungsmaßnahmen und Interventionen erreicht werden. Ein solcher Ansatz gefährdet jedoch die individuelle Mobilität sowie die wirtschaftliche Effizienz und Innovation im Transportsektor. Dreißig Jahre nach dem Start der durch die EU angestoßenen Liberalisierung droht ein Rückfall in alte Muster der Regulierung und kleinteiliger staatlicher Vorgaben für die Verkehrsmärkte. Bürgerliche Verkehrspolitik sollte sich dagegen auf die Prinzipien der Sozialen Marktwirtschaft besinnen und Freiheit, Eigenverantwortung und marktwirtschaftliche Problemlösungen für den Verkehrssektor in den Mittelpunkt stellen. Dieses Papier entwickelt einen ordnungspolitischen Rahmen für eine solche Politik, der die bewährten Grundsätze einer liberalen Wirtschaftsordnung auf den Verkehrssektor überträgt und dabei sowohl ökologische als auch ökonomische Ziele durch den Einsatz marktkonformer Instrumente anstelle dirigistischer Eingriffe erreicht.

November 2025

- Bürgerliche Verkehrspolitik setzt sich vom „**Verkehrswende**“-Paradigma und seinem planwirtschaftlich ausgerichteten Interventionismus ab.
 - Die Prinzipien bürgerlicher Verkehrspolitik gründen auf **individueller Freiheit, Eigenverantwortung und Marktwirtschaft**.
 - Individuelle Mobilität gehört zur persönlichen Freiheit jedes Bürgers. Bürgerliche Verkehrspolitik schützt das **Recht auf Automobilität** als legitime Form der Fortbewegung.
 - Die Wahl der geeigneten Antriebstechnologie soll die freie Entscheidung der Nutzer bleiben. Daher sind u.a. Verbrennerverbot und Flottengrenzwerte abzuschaffen. Stattdessen sollten alternative Kraftstoffe **entsprechend ihrer**
- Emissionsminderung steuerlich begünstigt** werden.
- Eine **einseitige Ausrichtung** der Investitionstätigkeit auf den Schienenverkehr aus klimapolitischen Gründen darf es nicht geben, da für den **Klimaschutz im Verkehr der Emissionshandel** zuständig ist.
 - Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sollte nicht mehr allein über allgemeine Steuermittel erfolgen. Je nach Verkehrsträger sollten **maßgeblich die Nutzer** dafür aufkommen.
 - Klimapolitik im Verkehr ist nur noch über die Einbeziehung fossiler Treibstoffe in den **Emissionshandel** zu betreiben. Alle sonstigen Regulierungen und Verbote, um Treibstoffe und damit CO₂ einzusparen, sind damit obsolet.

ÜBERBLICK

1. KRITIK DER INTERVENTIONISTISCHEN VERKEHRSWENDE

- 1.1. Warum der Verkehrssektor als Problem wahrgenommen wird
- 1.2. Das Mantra der „Verkehrswende“
- 1.3. Konzepte der Verkehrswende
- 1.4. Mit der Verkehrswende in die Interventionsspirale

2. LEITBILD UND ELEMENTE EINER BÜRGERLICHEN VERKEHRSPOLITIK

- 2.1. Individuelle Mobilitätssicherung und Mobilitätsentwicklung
- 2.2. Effizienter Güterverkehr
- 2.3. Technologieoffenheit
- 2.4. Effiziente Infrastrukturnutzung
- 2.5. Rationale Verkehrsinfrastrukturpolitik
- 2.6. Umwelt- und Klimaschutz durch Marktmechanismen
- 2.7. Grundlegende Reformen des öffentlichen Nahverkehrs

3. AUSBLICK: WAS IST ZU TUN?

- 3.1. Mobilitätssicherung statt Mobilitätsbegrenzung
- 3.2. Technologieoffenheit gewährleisten
- 3.3. Verkehrsinfrastrukturpolitik auf Effizienz ausrichten
- 3.4. Nutzerfinanzierung statt Steuerfinanzierung
- 3.5. Marktwirtschaftlicher Umwelt- und Klimaschutz
- 3.6. Abbau von Regulierungen und umfassende Reformen

4. FAZIT

Eckpfeiler einer bürgerlichen Wohnungspolitik

von Professor Alexander Eisenkopf

1. KRITIK DER INTERVENTIONISTISCHEN VERKEHRSWENDE

1.1. Warum der Verkehrssektor als Problem wahrgenommen wird

Verkehr ist mehr als Fortbewegung – er beeinflusst soziale Teilhabe, wirtschaftliche Entwicklung und Umwelt und ist daher ein wichtiges Thema gesellschaftlicher und politischer Debatten. Überlastung und Vernachlässigung der Verkehrsinfrastruktur, Staus, Lärm, Umweltbelastungen und Klimafolgen des Verkehrs bestimmen seit Jahren die Diskussion. Der massive Investitionsbedarf (zum Beispiel bei der Bahn) und die Forderungen nach Subventionen (beispielsweise für die E-Mobilität) sorgen ebenso für Kontroversen wie Fahrverbote, Umweltzonen in Städten oder die Einführung eines generellen Tempolimits auf deutschen Autobahnen.

Eine besonders zugespitzte Diskussion hat sich angesichts der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors entwickelt. Die Klimapolitik der Europäischen Union verfolgt bekanntlich das Ziel, die Wirtschaft bis 2050 weitgehend zu dekarbonisieren, d.h. Netto-Null-Emissionen zu erreichen – verankert im „European Green Deal“. Während in anderen Bereichen signifikante Emissionsreduktionen stattgefunden haben, nahm der CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors in der EU zwischen 1990 und 2022 sogar um rund ein Fünftel zu (Destatis 2024a). Hauptverursacher ist der Straßenverkehr. Von seinen CO₂-Emissionen entfiel im Jahr 2022 der größte Teil auf Pkw und Motorräder (60%). Lkw und Busse repräsentierten 27 %, und weitere 12 % wurden von leichten Nutzfahrzeugen verursacht (Destatis 2024b).

Die geplanten Treibhausgasminderungsziele in der EU bis 2030 zu erreichen und bis zum Jahre 2050 klimaneutral zu werden, stellt eine extreme Herausforderung dar. Dies gilt angesichts des Status quo und der bisherigen Entwicklungen insbesondere für den Verkehrssektor. Auch Deutschland verpasst dort die eigenen Minderungsziele regelmäßig; die Emissionen des Verkehrs lagen zuletzt deutlich über dem vorgesehenen Budget. Trotz einer Novellierung des Klimaschutzgesetzes bleiben die früher verbindlichen sektoralen Vorgaben für den Verkehrssektor in der Diskussion; deren Einhaltung in der Zukunft scheint, ebenso wie die geplante Klimaneutralität 2045, ohne zusätzliche drastische Maßnahmen fraglich.

Der Straßenverkehr gerät aber nicht nur wegen der Klimaproblematik in die Kritik. Problematisiert werden auch andere Umweltfolgen wie Luftverschmutzung und Lärm, ungedeckte externe Kosten¹ von Verkehrsunfällen, Flächenverbrauch und die Schädigung naturnaher Lebensräume. Vielfach wird daher eine sogenannte

¹ Externe Kosten des Verkehrs sind Schäden oder Belastungen, die durch den Verkehr entstehen, aber nicht direkt von den Verkehrsteilnehmern, sondern von der Gesellschaft (z. B. Steuerzahlern, Anwohnern oder zukünftigen Generationen) getragen werden. Hierunter fallen z.B. Luftverschmutzung, Lärm oder CO₂-Emissionen.

„Verkehrswende“ propagiert. Es ist aber fraglich, ob die für eine solche Transformation vorgeschlagenen Maßnahmen noch mit marktwirtschaftlichen Prinzipien vereinbar sind. Auch die Effektivität und Effizienz der vielfältigen Eingriffe in Sachen Klimaschutz sind zweifelhaft.

1.2. Das Mantra der „Verkehrswende“

Der Begriff der „Verkehrswende“ bezeichnet eine grundlegende ökonomische, ökologische und soziale Transformation der Mobilität. Diese umfasst einen Wechsel der Antriebstechnologien hin zu umweltfreundlichen und nachhaltigen Transportoptionen, eine Schwerpunktverlagerung der Investitionen zugunsten nachhaltiger Alternativen, z.B. auf der Schiene, und umfassende Verhaltensänderungen der Bevölkerung, um die unbedingte Einhaltung der Klima- und Umweltziele zu gewährleisten. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD 2021) konkretisiert dies durch den Dreiklang „Vermeiden, Verlagern, Verbessern“. Demnach sollen Personen- und Güterverkehr so weit wie möglich vermieden, unvermeidbarer Verkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie die Schiene verlagert und verbleibende Verkehre durch bessere Organisation und neue Technologien effizienter gestaltet werden. Der VCD differenziert weiterhin zwischen einer Antriebswende (Umstellung auf alternative Antriebe) und einer Mobilitätswende (Veränderung von Mobilitätsmustern, etwa durch weniger Fahrten und kürzere Wege). Beide werden als zentrale Bestandteile der Verkehrswende gesehen.

In der sozialwissenschaftlichen Literatur zum Thema wird betont, dass in der politischen Praxis meist die Antriebswende (z.B. Elektromobilität) im Vordergrund stehe, also vor allem die Umstellung des Autoverkehrs auf klimafreundlichere Technologien. Für Manderscheid (2020) z.B. sind mit der „Mobilitätswende“ jedoch primär die sozio-ökonomischen, kulturellen und räumlichen Dynamiken und Zwänge relevant, die mit der gegenwärtigen Organisation der Mobilität verbunden sind. Ziel der Mobilitätswende sei letztlich die Befreiung aus der Erwartung ständig wachsender Mobilität und eine Konsumdistanz.

Zu diesem system-, kultur- und gesellschaftskritischen Ansatz gehört für den Güterverkehr die Forderung nach Wachstums- und Konsumverzicht zwecks Steigerung der Nachhaltigkeit des Güterverkehrssystems. Entsprechende Zielvorstellungen laufen auf den „Degrowth-Ansatz“ (Herrmann 2022) oder eine Postwachstumsökonomie (Paech 2012) hinaus. Der Begriff der Verkehrswende wird in diesem Kontext zudem häufig moralisch-ethisch angereichert und absolut gesetzt, wie man es aus der allgemeinen Klimapolitik kennt.

1.3. Konzepte der Verkehrswende

Zahlreiche Papiere und Konzepte einschlägiger Institutionen wie der Agora Verkehrswende, Greenpeace oder auch des Umweltbundesamts formulieren verkehrspolitische Strategien zur Umsetzung dessen, was im letzten Abschnitt als Verkehrswende beschrieben wurde. Zentrale Hebel, um 2045 oder bereits früher Treibhausgasneutralität in Deutschland zu erreichen, sind in all diesen Konzepten eine nachhaltige Steuerung und Veränderung der Verkehrsaktivitäten, die Durchsetzung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Fahrzeugflotten

und die begleitende Entwicklung der Infrastruktur für Verkehr, Energie und Digitalisierung. Folgende ineinandergreifende Instrumentenbündel sind dabei relevant:²

- Verteuerung des Straßenverkehrs im Sinne einer angeblichen „Kostenwahrheit“ durch höhere CO₂-Preise, Abschaffung von „Diesel- und Dienstwagenprivilegien“, Umbau der steuerlichen Entfernungspauschale zu einer einkommensunabhängigen Mobilitätsprämie, Einführung einer Pkw-Maut einschließlich externer Kosten sowie einer umfassende Lkw-Maut auf allen Straßen; die Mauteinnahmen sollen insbesondere der Schiene zugutekommen.
- Restriktionen für den Straßenverkehr in Form von verschärften Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts, Einrichtung von Nullemissionszonen, generelles Tempolimit auf Autobahnen und Absenkung bestehender Tempolimits auf dem nachgeordneten Straßennetz.
- Massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowohl im Nah- wie im Fernbereich. Hierzu gehören deutlich ausgeweitete öffentliche Nahverkehrsangebote im ländlichen Raum und das Wachstum des Schienenpersonenfernverkehrs durch investive Maßnahmen und subventionierte Angebote wie z.B. das Deutschlandticket. Auch der Rad- und Fußverkehr soll eine größere Rolle für den Modal Split³ spielen und ist daher entsprechend zu fördern, etwa durch den Ausbau des Radwegenetzes.
- Förderung des Schnellhochlaufs der Elektromobilität mittels strengerer EU-Flottengrenzwerte für Pkw und Nutzfahrzeuge, Förderung der Anschaffung und Nutzung von batterieelektrischen Fahrzeugen und ein begleitender staatlich verantworteter und unterstützter Ausbau der Ladeinfrastruktur.
- Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung und -finanzierung mit Klimaschutz als absoluter Priorität in der Bundesverkehrswegeplanung und dem Verzicht auf den weiteren Ausbau des Straßennetzes zugunsten von Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Stichwort ist hier die Idee eines neuen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans.

Begleitend zu diesen originären Maßnahmen einer Verkehrswende soll die Politik auch Strategien zum Umgang mit dem absehbaren Strukturwandel in der Automobilindustrie entwickeln und über Initiativen im Energiesektor und bei der Digitalisierung geeignete Rahmenbedingungen zur Umsetzung schaffen. Mehr und mehr werden auch Aspekte der sozialen Gerechtigkeit und des sozialen Ausgleichs thematisiert; die Verkehrswende wird damit auch zu einem Instrument der Sozialpolitik.

Die EU und speziell Deutschland verfolgen seit Jahren das Projekt einer solchen Verkehrswende, also eine tiefgreifende Umgestaltung des Verkehrssektors mit dem Ziel der weitestgehenden Dekarbonisierung, auch

² Die Beschreibung der Verkehrswendemaßnahmen orientiert sich an Agora Verkehrswende (2021)

³ Unter Modal Split versteht man die prozentuale Aufteilung der gesamten Verkehrsaktivitäten auf verschiedene Verkehrsmittel.

wenn die dafür von den Protagonisten selbst als erforderlich erachteten Eingriffe derzeit noch nicht umfassend realisiert sind. Allerdings sind mit Maßnahmen wie dem Verbrennerverbot im Jahr 2035, der Förderung der Elektromobilität, dem Deutschlandticket und dem geplanten Aufwuchs der Investitionsmittel für die Schiene die Weichen klar in diese Richtung gestellt. Mit der drohenden Verfehlung der Klimaziele für den Verkehr dürfte in Deutschland zudem die Bereitschaft zunehmen, sich im Instrumentenkasten der Verkehrswende noch stärker zu bedienen. Leider werden die Kollateralschäden einer damit verbundenen interventionistischen Verkehrspolitik in der Regel ausgeblendet.

1.4. Mit der Verkehrswende in die Interventionsspirale

Die unter dem Begriff Verkehrswende verfolgte Politik zeigt die typischen Schwächen staatlicher Markteingriffe, die bereits Ludwig Erhard und die Väter der Sozialen Marktwirtschaft erkannt haben. Anstatt auf die Selbstregulierungskräfte des Marktes zu vertrauen, setzt die Verkehrspolitik mit der Verkehrswende auf eine Vielzahl von Verboten, Subventionen und dirigistischen Lenkungsmaßnahmen. Diese interventionistische Herangehensweise führt zu volkswirtschaftlichen Ineffizienzen, die sich in Form von Ressourcenverschwendung, Innovationshemmnissen und einer Beschneidung der individuellen Wahlfreiheit der Bürger manifestieren.

Generell versäumen es die Protagonisten der Verkehrswende, die vielfältigen Interdependenzen zwischen Umwelt, Verkehr, Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit zu berücksichtigen, und erliegen daher der Fiktion, dass Verkehrsvermeidung, Verkehrsverteuerung und Verkehrsverlagerung für sich genommen sinnvolle Kategorien der Verkehrspolitik darstellen – heute primär motiviert durch den Primat der Klimapolitik.

Vermeidung, Verteuerung und Verlagerung des Verkehrs dürfen aus ökonomischer Sicht allerdings nur die Konsequenz einer korrekten Internalisierung der externen Kosten sein. Dies bedeutet, dass Verkehrsteilnehmer bei ihren Entscheidungen mit den gesellschaftlichen Kosten ihrer Aktivitäten zu konfrontieren sind. Hierfür hält die Umweltökonomie einschlägige Instrumente bereit. Normativ-affirmativ motivierte Limitierungen des Verkehrsgeschehens (z.B. „unnötiger“ Verkehr) widersprechen einer marktwirtschaftlich und an Effizienzkriterien ausgerichteten Verkehrspolitik.

Zahlreiche der zur Internalisierung externer Kosten des Verkehrs bereits heute eingesetzten und diskutierten Instrumente weisen allerdings erhebliche Ineffizienzen und soziale Ungleichgewichte auf. Vor allem ordnungsrechtliche Regulierungen wie Flottengrenzwerte und das absehbare Verbrennerverbot sorgen weder für eine kosteneffiziente Reduktion von Emissionen noch für gesellschaftlich tragbare Ergebnisse. Die Regulierung des Straßenverkehrs fokussiert sich nahezu ausschließlich auf batterieelektrische Antriebe; alternative Technologien wie synthetische Kraftstoffe werden ausgeschlossen oder benachteiligt. Dies widerspricht dem Prinzip der Technologieoffenheit und birgt die Gefahr teurer und ineffizienter „Lock-in“-Effekte. Zudem entstehen durch die einseitige Förderung erhebliche Mitnahmeeffekte, bei denen besonders kaufkräftige Schichten von Subventionen profitieren, während einkommensschwächere Haushalte die Kosten über Steuern und Abgaben mittragen müssen. Sie werden insgesamt durch eine Verteuerung des Verkehrs sehr viel stärker benachteiligt, so dass von einer sozial gerechten oder sozialverträglichen Verkehrspolitik nicht die Rede sein kann.

Auch eine pauschale Verteuerung z.B. des Straßenverkehrs wegen seiner externen Kosten stellt keine effiziente Vorgehensweise dar (Eisenkopf 2002). Da die einzelnen Externalitäten (z.B. Lärm, CO₂-Emissionen, Schadstoffemissionen oder nicht gedeckte externe Unfallkosten) sehr unterschiedliche ökonomische Charakteristika aufweisen, ist eine differenzierte Vorgehensweise erforderlich, die deren jeweiligem Charakter Rechnung trägt und damit sowohl Effektivität und Effizienz als auch gesellschaftliche Akzeptanz sicherstellt (Brenck, Mitusch & Winter 2016).

Zudem fehlen bei den propagierten Markteingriffen häufig belastbare Prognosen zu den tatsächlichen Auswirkungen der Maßnahmen auf Mobilität, Wirtschaft und Gesellschaft. Es dürfte jedoch klar sein, dass eine zunehmende Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs besonders diejenigen trifft, die auf preiswerte Mobilität angewiesen sind und sich z.B. keine teuren Elektrofahrzeuge leisten können. Diese regressive Wirkung der aktuellen Verkehrspolitik steht offensichtlich im Widerspruch zu den Grundsätzen sozialer Gerechtigkeit und marktwirtschaftlicher Ordnung. Die Verkehrswende ist also weder aus ökonomischer noch aus sozialer Perspektive als „nachhaltig“ zu bezeichnen.

Aus liberaler Sicht bedeuten die für eine Verminderung des Verkehrs perspektivisch notwendige Reduktion des privaten Pkw-Bestands und die massive Verlagerung auf staatlich kontrollierte Verkehrsmittel de facto Einschränkungen von individueller Wahlfreiheit und Privateigentum. Der öffentliche Verkehr und der zum großen Teil staatlich dominierte Schienenverkehr werden dagegen durch Subventionen und eine prioritäre Behandlung vor Konkurrenz weitgehend geschützt und sollen einen wesentlich größeren Anteil am Verkehrsmarkt übernehmen. Dies begünstigt ineffiziente Strukturen und vermindert den Innovationsdruck. Nicht zuletzt zählt die „Zentralisation des Transportwesens in den Händen des Staates“ zu den zehn zentralen „Maßregeln“ des Kommunistischen Manifestes von 1848, die allesamt despotische Eingriffe in die Eigentumsrechte der Bürger darstellen (Marx/Engels 1999).

Allerdings ist festzustellen, dass trotz entsprechender Weichenstellungen auf EU- und nationaler Ebene von einer tatsächlichen Verkehrswende im Sinne von Marktanteilsverlagerungen in Deutschland bisher wenig zu sehen ist: Es wird vor allem darüber diskutiert. In der Realität wächst der Pkw-Bestand kontinuierlich und die Erfolge des Öffentlichen Personenverkehrs bleiben begrenzt – trotz hoher Subventionen und der Einführung des Deutschlandtickets. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn ist weitgehend gescheitert, obwohl der Lkw mit der Maut über die Maßen verteuert wird. Und der Marktanteil batterieelektrischer Pkw an den Neuzulassungen stagniert trotz einer nach wie vor umfangreichen Förderkulisse für die Elektromobilität bei einem Fünftel. Im Ergebnis sinken die CO₂-Emissionen des Verkehrs nicht und die „ökologische Nachhaltigkeit“ ist ebenfalls fraglich.

Um die Verkehrswende in ihrem Sinne endlich zum Erfolg zu bringen, fordern deren Protagonisten daher mit Vehemenz zusätzliche und schärfere Eingriffe. Man maßt sich an, optimale Lösungen zu kennen – so ist Verkehrswende in der Hayek'schen Terminologie auch eine „Anmaßung von Wissen“ – und versucht politisch, diese durch eine weitreichende Mikrosteuerung umzusetzen. Statt auf ordnungspolitische Leitplanken und Preismechanismen zu vertrauen, setzt eine solche Politik vor allem auf strikte regulatorische Vorgaben und Subventionen. Dieser ungezügelter Interventionismus, der über kurz oder lang in nicht mehr

vorausberechenbarer Weise in die wirtschaftlichen und privaten Aktivitäten der Individuen eingreift, zeigt beispielhaft, wie es in der Wirtschaftspolitik zu einer dysfunktionalen Interventionsspirale kommen kann. Als Alternative hierzu bietet sich eine bürgerliche Verkehrspolitik an, bei der die Politiker sich allerdings zunächst von der Illusion verabschieden müssen, komplexe Systeme wie den Verkehr zentral planen und steuern zu können.

2. LEITBILD UND ELEMENTE EINER BÜRGERLICHEN VERKEHRSPOLITIK

Bürgerliche Verkehrspolitik orientiert sich am Leitbild einer effizienten, nachhaltigen, und freiheitsfördernden Mobilität. Im Zentrum steht die individuelle Freiheit der Bürgerinnen und Bürger, sich sicher, komfortabel, ökologisch verantwortlich und zugleich bezahlbar fortzubewegen – ob mit öffentlichem Verkehr, per Fahrrad, zu Fuß oder mit dem eigenen Auto. Die Verkehrsinfrastruktur soll leistungsfähig, und modern sein. Investitionen in Straßen, Schienen und die digitale Vernetzung ermöglichen einen effizienten Güterverkehr und sichern damit Wirtschaftsstandort und Arbeitsplätze.

Gleichzeitig gilt es, Umwelt- und Klimabelastungen zu begrenzen sowie Innovationen zu unterstützen: Alternative Antriebe, intelligente Steuerungssysteme und attraktive Angebote des Öffentlichen Nahverkehrs machen den Verkehr umweltfreundlicher, sollen sich aber im Wesentlichen am Markt und ohne staatliche Vorgaben entwickeln. Die bürgerliche Verkehrspolitik steht für Technologieoffenheit, setzt auf Wettbewerb und lehnt ideologische Verbote ab.

2.1. Individuelle Mobilitätssicherung und Mobilitätsentwicklung

Individuelle Mobilität stellt ein fundamentales Element persönlicher Freiheit dar und ermöglicht den Bürgern, ihr Leben nach ihren eigenen Vorstellungen zu gestalten. Eine bürgerliche Verkehrspolitik hat diese Freiheitsrechte zu respektieren und zu schützen, anstatt sie durch ihre Maßnahmen über Gebühr einzuschränken. Alle Bevölkerungsgruppen müssen im Sinne der Daseinsvorsorge Zugang zu angemessener Mobilität haben. Dies erfordert eine besondere Sensibilität für die Bedürfnisse einkommensschwächerer Haushalte, älterer Menschen und Bewohner ländlicher Gebiete. Zu vermeiden ist insbesondere die Gefahr einer "Zwei-Klassen-Mobilität", bei der sich in Zukunft nur wohlhabende Schichten individuelle Mobilität leisten können, während einkommensschwächere Haushalte auf häufig unzureichend verfügbare und hochsubventionierte öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind.

Mobilitätssicherung umfasst auch den Schutz des Rechts auf Automobilität als legitime Form der Fortbewegung. Versuche, durch Verbote oder prohibitive Abgabenbelastungen die Nutzung des privaten Pkw zu verdrängen, stellen einen unzulässigen Eingriff in die persönliche Entscheidungsfreiheit dar und gefährden die soziale Teilhabe breiter Bevölkerungsschichten. Eine Politik, die dies ignoriert und stattdessen abstrakte Klimaziele über die konkreten Bedürfnisse der Menschen stellt, führt zu sozialen Spannungen und wird letztlich ihre demokratische Legitimation verlieren.

Bürgerliche Verkehrspolitik sollte Autofahrer generell vor diskriminierenden Maßnahmen schützen. Dazu gehören z.B. willkürliche Fahrverbote, überhöhte Park- und Stellplatzgebühren, spezielle Zulassungssteuern oder Nutzungseinschränkungen für Verbrennerfahrzeuge. Sie sollte auch Schluss machen mit der ideologisch motivierten Stigmatisierung des Autoverkehrs, die darauf abzielt, gesellschaftlichen Druck zur Transformation der Verkehrsmittelwahl aufzubauen.

Zur Mobilitätssicherung im Rahmen einer solchen Politik gehört auch der Verzicht auf Einschränkungen der Verkehrsmittelwahlfreiheit durch ein häufig gefordertes Verbot innerdeutscher Kurzstreckenflüge. Weitere regulatorische Einschränkungen und prohibitive Kostenbelastungen des Luftverkehrs, z.B. durch Einführung einer Kerosinsteuer, sind ebenfalls nicht gerechtfertigt und erschweren den Zugang der Bürger zur Langstreckenmobilität.

Eine bürgerliche Verkehrspolitik sollte nicht der Hybris anheimfallen, den bisherigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zu einem Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan zu transformieren, der nicht nur Infrastrukturprojekte evaluiert (wie den Neu- und Ausbau von Straßen, Schienen und Wasserwegen), sondern eine ganzheitliche und verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsstrategie formuliert. Diese soll nach den Vorstellungen ihrer Protagonisten an der unbedingten Erreichung der Klima- und Umweltziele ausgerichtet sein (Primat der Klimapolitik) und ein Monitoring sowie die regelmäßige Nachsteuerung zur Erreichung insbesondere der Klimaziele vorsehen. Eine derartige interventionistische Mobilitätsplanung wäre aus der Perspektive einer bürgerlichen Verkehrspolitik völlig übergriffig und zudem zum Scheitern verurteilt.

2.2. Effizienter Güterverkehr

Der Güterverkehr ist von hoher Relevanz für wirtschaftliches Wachstum und Wohlstand unseres Landes und bedarf einer leistungsfähigen, modernen und zuverlässigen Verkehrsinfrastruktur sowie stabiler wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, damit sich Transport- und Logistikketten von Industrie und Handel entsprechend den Marktanforderungen entwickeln können. Da der Straßengüterverkehr auf absehbare Zeit das Rückgrat von Güterverkehr und Logistik in Deutschland und Europa bilden wird, sind restriktive regulatorische Eingriffe in die Güterverkehrsmärkte – insbesondere zum Schutz der Bahn – zu vermeiden. Das seit der Realisierung des EU-Binnenmarktes verfolgte Liberalisierungsprogramm für Straße und Schiene darf nicht rückabgewickelt werden. Insbesondere muss sich der Schienengüterverkehr selbst am Markt bewähren und sollte nicht Empfänger von Dauersubventionen sein – wie in den letzten Jahren bei der DB Cargo geschehen –, während der Straßengüterverkehr über die Lkw-Maut Milliarden an Staatseinnahmen generiert. Eine konsequent marktwirtschaftliche Verkehrspolitik muss zudem Privilegien von im Staatsbesitz befindlichen Bahnunternehmen abbauen und für vergleichbare Wettbewerbsbedingungen zwischen den Marktteilnehmern sorgen.

2.3. Technologieoffenheit

Bürgerliche Verkehrspolitik sollte auf Technologieoffenheit setzen und nicht von der Überlegenheit staatlich selektierter und forcierter Technologien für den Verkehrssektor ausgehen. Wir wissen aus vielen industriepolitischen Ruinen, dass der Staat selbst am wenigsten weiß, welche technologischen Entwicklungspfade

langfristig erfolgversprechend sind. Umweltstandards im Verkehrsbereich müssen daher technologieoffen formuliert werden und sich an messbaren Umweltzielen orientieren. Besonders wichtig ist dabei eine ganzheitliche Betrachtung der Umweltauswirkungen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs oder Kraftstoffs, einschließlich Herstellung, Nutzung und Entsorgung. Statt mit Quoten für synthetische und alternative Kraftstoffe zu arbeiten und batterieelektrische Fahrzeuge unabhängig vom jeweiligen Strommix pauschal als Nullemissionsfahrzeuge einzustufen, sind den politischen Entscheidungen realistische Lebenszyklusanalysen zugrunde zu legen.

Die Entscheidung für eine bestimmte Antriebstechnologie muss am Ende den Verbrauchern überlassen bleiben, die am besten über ihre individuellen Bedürfnisse und Präferenzen informiert sind. Staatliche Kaufprämien für Elektroautos oder Steuerermäßigungen verzerren den Wettbewerb ebenso wie geplante Verbote für Verbrennungsmotoren und sind daher nicht opportun. Wahlfreiheit bei Antriebstechnologien ist auch unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten von großer Bedeutung, da mit einem absehbaren faktischen Verbot der Verbrennertechnologie in Neufahrzeugen ab 2035 die Kernkompetenz der deutschen Automobilhersteller entwertet und ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit geschwächt wird. Elektromobilität sollte sich allein deswegen am Markt durchsetzen, weil sie für den Kunden überlegene Eigenschaften hat und nicht aufgrund staatlicher Protektion.

2.4. Effiziente Infrastrukturnutzung

Für die Verkehrspolitik spielen Fragen der Infrastrukturbereitstellung und -nutzung eine zentrale Rolle. Aus wohlfahrtsökonomischer Sicht geht es um den optimalen Umfang von im Verkehrssektor gebundenen Ressourcen und deren effizienten Gebrauch. Während der erste Aspekt Höhe und Verteilung der Investitionsmittel auf die Verkehrsträger adressiert (siehe hierzu Kapitel 2.5), erfordert eine effiziente Nutzung der Infrastruktur, dass jeder Verkehrsteilnehmer die gesellschaftlichen Kosten seiner Mobilität in sein Kalkül einbezieht. Diese umfassen zunächst die relevanten Kosten der reinen Infrastrukturnutzung, dann aber auch Kosten der Überlastung (Stauungskosten) und die sonstigen Belastungen für Umwelt, Klima und Gesellschaft (externe Kosten).

Im Zuge der langjährigen Diskussion der Wegekostenproblematik hat sich gezeigt, dass private Pkw über die Zahlung verkehrsspezifischer Steuern (Mineralölsteuer und Kfz-Steuer) ihre Kosten der Infrastrukturbeanspruchung vollumfänglich decken bzw. deutlich überdecken. Über die seit dem Jahr 2005 erhobene Lkw-Maut werden den Nutzfahrzeugen die Vollkosten der Nutzung des Bundesfernstraßennetzes angelastet. Andererseits ist der Wegekostendeckungsgrad bei der Schieneninfrastruktur seit Jahren extrem niedrig. Es besteht daher aktuell keinerlei Handlungsbedarf für zusätzliche Belastungen des Straßenverkehrs, um dessen Infrastrukturkosten zu decken; vielmehr ist festzuhalten, dass die mangelnde Infrastrukturkostendeckung im Schienenverkehr zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führt.

Bürgerliche Verkehrspolitik sollte sich jedoch am Gedanken der Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur orientieren, der seit vielen Jahren in der Verkehrspolitik diskutiert wird. So könnte die Nutzerfinanzierung über die Lkw-Maut durch eine Maut für Pkw auf Bundesautobahnen oder sogar ein umfassenderes Road-

Pricing-System ergänzt werden. Die Finanzierungsfrage stellt sich ohnehin im Zuge einer stärkeren Verbreitung der Elektromobilität und der damit verbundenen Ausfälle der Mineralölsteuer (Sachverständigenrat 2024). Nutzerfinanzierung über Road Pricing erfordert selbstverständlich die Zweckbindung der Einnahmen (Straße finanziert Straße) und macht dann die Finanzierung der Straßeninfrastruktur unabhängig von Haushaltsproblemen und „Sondervermögen“. Dies schafft nicht nur Kostentransparenz und eine faire Lastenverteilung, sondern reduziert auch den Druck auf die öffentlichen Haushalte und schafft Spielraum für Steuer-senkungen in anderen Bereichen.

Mit einem Road Pricing wäre auch der erste Schritt zur Lösung von Überlastungsproblemen der Verkehrsinfrastruktur durch Preise (Staugebühren) gemacht. Höhere Preise der Straßennutzung während der Spitzenzeiten führen dazu, dass Autofahrer Fahrten auf weniger frequentierte Zeiten verlegen, wodurch die vorhandene Straßenkapazität gleichmäßiger ausgelastet wird, und Staus vermieden werden. Das steigert die Effizienz der Infrastrukturnutzung insbesondere in Ballungsräumen und reduziert die gesellschaftlichen Kosten durch Staus. Wie die weiteren externen Kosten der Infrastrukturnutzung zu internalisieren sind, wird in Kapitel 2.6 diskutiert.

2.5. Rationale Verkehrsinfrastrukturpolitik

Mit der Einrichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaschutz haben sich die Rahmenbedingungen für die Verkehrsinfrastrukturpolitik in Deutschland grundlegend verändert. Auf die erheblichen zusätzlichen Mittel wurde insbesondere von Seiten der Bahn- und Klimalobby Anspruch erhoben. Das Argument dahinter ist nicht nur der offensichtliche Sanierungsstau der Schieneninfrastruktur, sondern die grundsätzliche Infragestellung zukünftigen Wachstums des Straßenverkehrs vor dem Hintergrund der propagierten Klimaneutralität bis 2045. Daher dürften eigentlich keine Autobahnen mehr neu gebaut, sondern nur noch (auf niedrigem Niveau) erhalten werden. Die hierdurch freiwerdenden Mittel seien vor allem in die Schiene zu investieren.

Die Diskussion über die Aufteilung der Mittel wird durch den neuen Vorbehalt der Klimaneutralität im Kontext des Sondervermögens zugespitzt. Eine bürgerliche Verkehrspolitik sollte aber auf Kurs bleiben und weiterhin die Bedürfnisse aller Verkehrsträger entsprechend ihrer volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Relationen im Blick haben. Die Auswahl der Projekte hat auf der Grundlage möglichst objektiver Verkehrsprognosen und wirtschaftlicher Bewertungskriterien zu erfolgen. Vorhaben, die sich grundsätzlich nicht über Nutzungsgebühren refinanzieren lassen, sollten nicht realisiert werden, da sie offensichtlich keinen ausreichenden Nutzen für die Gesellschaft stiften. Dies verhindert die Verschwendung öffentlicher Mittel für unwirtschaftliche Vorhaben und sorgt für eine optimale Allokation der knappen Investitionsressourcen. Wenn für den Ausbau der Schieneninfrastruktur dauerhaft staatliche Subventionen erforderlich sind, bedarf dies politischer Entscheidungen, die für die Bürger den damit verbundenen Ressourcenverzehr transparent machen.

Angesicht der Entwicklung der Marktanteile der Schiene in den letzten Jahren dürfte es allerdings selbst bei einer massiven Priorisierung der Investitionen in die Schieneninfrastrukturen bis 2045 unmöglich sein, klimapolitisch wirklich relevante Verlagerungen (Modal Shift) zu erreichen. Das liegt grundsätzlich an der Trägheit

des Verkehrssystems insgesamt. Hinzu kommen die systemtechnisch geringere Effektivität und Effizienz der Schieneninfrastrukturinvestitionen sowie eine nicht ausreichende Marktattraktivität des Angebots insbesondere im Schienengüterverkehr.

Um die für einen relevanten Modal Shift erforderliche zusätzliche Schieneninfrastruktur zu erstellen, wären zudem hohe zusätzliche CO₂-Emissionen in der Bauphase hinzunehmen, die in der Diskussion regelmäßig ausgeblendet werden (Radermacher 2025). Die Dekarbonisierung muss also im Wesentlichen über den Straßenverkehr selbst und dort über die Fahrzeuge bzw. deren Nutzung erfolgen.

Statt ideologischer Phantasien eines Zurückdrängens des Straßenverkehrs und der fundamentalen Bevorzugung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur ist daher eine rationale und realistische Verkehrsinfrastrukturpolitik gefragt. Für alle Verkehrsträger gilt, dass die Politik auf der Hut sein muss, dass nicht ein Großteil der angekündigten zusätzlichen Mittel durch Baupreissteigerungen und ineffiziente Prozesse absorbiert wird. Zudem ist bei der angekündigten Reform der Planungs- und Genehmigungsverfahren der Handlungsbedarf groß.

2.6. Umwelt- und Klimaschutz durch Marktmechanismen

Von besonderer Relevanz in der verkehrspolitischen Diskussion sind die sogenannten Marktversagenstatbestände. Marktversagen tritt im Verkehrssektor vor allem in Form externer Effekte der Verkehrsinfrastruktur und der Erstellung von Transportleistungen auf. Hieraus resultieren externe Kosten bzw. Belastungen für die Allgemeinheit. Die Verkehrspolitik hat sich in den letzten Jahren sehr umfassend und intensiv dieser Problematik gewidmet. Neben den Emissionen von klassischen Schadstoffen (Stickoxide, Partikel) sowie ungedeckten Lärm- und Unfallkosten werden insbesondere die CO₂-Emissionen des Verkehrs und deren Klimawirkungen thematisiert.

Eine effiziente Verkehrspolitik erfordert grundsätzlich die Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs nach dem Verursacherprinzip. Nur so entstehen korrekte Anreize, die zu einer optimalen Verkehrsmittelwahl und effizienten Nutzung der Infrastruktur führen. Vermeidung von externen Kosten ist aber nicht kostenlos zu haben; der Reduktion von externen Kosten sind immer die volkswirtschaftlichen Kosten der dafür gewählten Maßnahmen gegenüberzustellen (Kosten der Schadensvermeidung). Eine bürgerliche Verkehrspolitik setzt daher auf angemessene und marktkonforme Instrumente anstatt auf dirigistische Verbote oder willkürliche Steuern.

Da wesentliches Ziel einer Internalisierungspolitik die effiziente Verminderung bzw. Vermeidung von externen Schäden sein sollte, ist zunächst zu prüfen, ob und wie die derzeit bereits eingesetzten Internalisierungsinstrumente wirken, bevor der Einsatz zusätzlicher Maßnahmen erwogen wird (Eisenkopf 2006).

Nicht in jedem Fall sind daher zur Anlastung von externen Kosten zusätzliche Gebühren notwendig und sinnvoll, die häufig versuchen, einen irgendwie errechneten externen Schaden auf die Nutzer umzulegen. So werden die Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs heute bereits durch die entsprechenden Euro-Normen internalisiert (mit entsprechenden impliziten Kosten für die Verkehrsteilnehmer).

Die zusätzliche Anlastung von externen Kosten der Luftverschmutzung über Zuschläge zur Infrastrukturmaut, wie sie derzeit bei schweren Nutzfahrzeugen praktiziert wird, bedeutet daher aus ökonomischer Sicht eine unnötige doppelte Internalisierung. Die Anlastung externer Kosten von Lärmemissionen über Gebühren weist dagegen grundlegende methodische Schwächen auf, da die Lärmkosten nicht mit den Standardannahmen des wohlfahrtstheoretischen Referenzmodells für die Anlastung externer Kosten kompatibel sind. Externe Grenzkosten des Lärms gibt es praktisch nicht, denn zusätzliche Fahrzeuge sorgen nicht mehr für messbare zusätzliche Schäden, wenn ein gewisses Niveau an Verkehrsaktivitäten gegeben ist. Daher führt die Anlastung einer entsprechenden Gebühr, welche die privaten Grenzkosten erhöht, zu Wohlfahrtsverlusten (Reinhold 1998).

Von hoher quantitativer Relevanz sind heute die nicht im Versicherungssystem internalisierten Kosten von Verkehrsunfällen. Unabhängig von der Problematik der methodischen Ermittlung dieser Kosten ist aber eine reine Umlegung errechneter externer Unfallkosten auf die Nutzer aus verschiedenen Gründen fragwürdig, da das Unfallgeschehen weitestgehend stochastischer Natur ist und keine Verbindung zur Gebührenzahlung besteht. Hier sind, wie auch bei den externen Lärmkosten, eher regulatorische und angebotsorientierte Ansatzpunkte zur Reduzierung von Externalitäten heranzuziehen (z.B. Entschärfung von Unfallschwerpunkten, Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, technologische Innovationen).

Eine effiziente Klimapolitik im Verkehrssektor muss auf marktwirtschaftliche Instrumente setzen, die den CO₂-Ausstoß bepreisen und damit Anreize für emissionsarme Technologien schaffen. Ein umfassendes Emissionshandelssystem ist in jedem Fall effizienter als dirigistische Technologievorgaben in Form von Flottengrenzwerten oder Verbrennerverboten, da es den Marktteilnehmern die Wahl der kosteneffizientesten Vermeidungsmaßnahme überlässt (weitere Expertise hierzu liefert der [R21-Expertenrat für Klima und Energie](#)). Anstelle zusätzlicher Regulatorik oder CO₂-bezogener Abgaben ist das Instrument der Wahl daher der Emissionshandel für Treibhausgase. Mit der Einführung des ETS-2 für Verkehr und Gebäudeenergie in der EU ab 2027 entfällt die Notwendigkeit weiterer klimapolitischer Maßnahmen im Verkehr. Jeglicher zusätzliche Eingriff z.B. über Flottengrenzwerte oder Tempolimits auf Autobahnen ist dann unnötig und kontraproduktiv, da die Steuerungs- und Anreizwirkung des Emissionshandels beeinträchtigt wird. Perspektivisch wünschenswert bleibt die Integration des ETS-2 in den allgemeinen Emissionshandel.

2.7. Grundlegende Reformen des öffentlichen Nahverkehrs

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bleibt auch aus der Perspektive bürgerlichen Verkehrspolitik ein unverzichtbarer Leistungsträger. Allerdings darf sich dessen Weiterentwicklung nicht allein in der Forderung nach mehr Geld bzw. einer Ausdehnung des Aufgabenumfangs erschöpfen. Es geht zugleich um eine Reform der regulatorischen Grundlagen (Personenbeförderungsgesetz, Regionalisierungsgesetz) und der Finanzierungsmechanismen des ÖPNV, um Effizienz sowie Markt- und Kundenorientierung zu fördern. Die Diskussionen um das Deutschlandticket haben gezeigt, dass sich hier erheblicher Reformbedarf aufgestaut hat. Dies betrifft z.B. die institutionelle Ausgestaltung des Sektors mit einer Vielzahl unabhängig voneinander agierender Verkehrsverbünde.

Das Personenbeförderungsrecht in seiner derzeitigen Form behindert innovative Geschäftsmodelle und schützt etablierte Monopole wie z.B. das des Taxigewerbes. Ride-Sharing-Dienste, flexible Buslinien und andere bedarfsorientierte Verkehrsangebote sollten ohne bürokratische Hürden am Markt anbieten können. Eine moderne Verkehrsmarktordnung muss technologieoffen gestaltet sein und neuen Mobilitätsformen wie E-Scootern, Pedelecs oder autonomen Shuttles angemessene Rechtsgrundlagen bieten.

3. AUSBLICK: WAS IST ZU TUN?

Eine bürgerliche Verkehrspolitik, die sich an den bewährten Prinzipien der Sozialen Marktwirtschaft orientiert, kann einen überzeugenden Gegenentwurf zur interventionistischen "Verkehrswende" anbieten. Nachfolgend werden prioritäre Reformansätze einer solchen Politik skizziert.

3.1. Mobilitätssicherung statt Mobilitätsbegrenzung

Eine bürgerliche Verkehrspolitik sollte sich grundsätzlich vom Paradigma der Mobilitätsbegrenzung verabschieden. Dieser Ansatz war weder in der Vergangenheit erfolgreich, noch verspricht er für die Zukunft Wachstum, Wohlstand und persönliche Freiheit. Das Spannungsverhältnis zwischen wachsenden Mobilitätsansprüchen von Personen und Gütern und begrenzt verfügbaren Ressourcen ist durch mehr Effizienz auf allen Stufen der Wertschöpfungskette auflösbar. Hierzu ist der Wettbewerb auf allen Ebenen zu beleben.

3.2. Technologieoffenheit gewährleisten

Die Wahl der geeigneten Antriebstechnologie von Kraftfahrzeugen soll auch in Zukunft eine freie Entscheidung der Nutzer sein. Daher ist darauf hinzuwirken, das von der EU vorgegebene Verbrennerverbot und die Flottengrenzwerte abzuschaffen. Die besondere steuerliche Förderung von Elektrofahrzeugen ist zu beenden; insgesamt sollte eine Förderung alternativer Antriebe ausschließlich über marktkonforme Instrumente erfolgen, z.B. über die steuerliche Begünstigung von alternativen und synthetischen Kraftstoffen entsprechend ihrer Emissionsminderungskapazität.

3.3. Verkehrsinfrastrukturpolitik auf Effizienz ausrichten

Eine bürgerliche Verkehrspolitik sollte weiterhin die Bedürfnisse aller Verkehrsträger entsprechend ihrer volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Relationen berücksichtigen. Eine einseitige Ausrichtung der Investitionstätigkeit auf den Schienenverkehr aus klimapolitischen Gründen darf es nicht geben, da für den Klimaschutz im Verkehr der Emissionshandel zuständig ist. Der aktuell hohe Investitionsbedarf der Schiene sollte auch dazu ermutigen, die Rolle der Bahn im Verkehrssystem zu diskutieren und ggfls. politisch neu zu definieren (Was soll die Bahn leisten und was darf dies kosten?).

Bei der Umsetzung des Sondervermögens Infrastruktur sind hohe Maßstäbe an Effektivität und Effizienz des Mitteleinsatzes zu stellen, um zu vermeiden, dass ein Großteil der zusätzlichen Mittel durch

Baupreissteigerungen absorbiert wird. Außerdem besteht ein dringender Bedarf, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu reformieren und drastisch zu vereinfachen.

3.4. Nutzerfinanzierung statt Steuerfinanzierung

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur über allgemeine Steuermittel führt zu einer problematischen Entkopplung von Nutzen und Kosten. Bürgerliche Verkehrspolitik sollte daher auf das Prinzip der Nutzerfinanzierung setzen. Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung sollten verkehrsträgerspezifisch vollständig für die Finanzierung und den Erhalt der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur verwendet werden und nicht in den allgemeinen Haushalt bzw. in andere Verkehrsträger fließen (Straße finanziert Straße). Verkehrsträger, bei denen die erhobenen Nutzungsgebühren auch perspektivisch nicht ausreichen, um die Infrastruktur instand zu halten und bedarfsgerecht auszubauen, bleiben abhängig von den öffentlichen Haushalten. Hier sind transparente politische Entscheidungsverfahren über die notwendigen Subventionen einzurichten; Mittelvergabe und -verausgabung müssen effizient organisiert werden.

3.5. Marktwirtschaftlicher Umwelt- und Klimaschutz

Hier muss der Grundsatz gelten, dass Umweltpolitik im Verkehr nicht einfach in der Umlegung irgendwie errechneter externer Kosten auf die Nutzer bestehen kann. Dieser Vulgärökonomik sind differenzierte Konzepte der Internalisierung von Externalitäten entgegenzusetzen, die auch die volkswirtschaftlichen Kosten der Markteingriffe und die Angebotsbedingungen des Verkehrs mitdenken. Bestehende Regulatorik hinsichtlich der Umwelteffekte ist auf ihre Funktionalität zu prüfen. So sollten z.B. die Zuschläge für Schadstoff-, Lärm- und CO₂-Emissionen zur Lkw-Maut umgehend abgeschafft werden. Klimapolitik im Verkehr ist nur noch über die Einbeziehung fossiler Treibstoffe in den Emissionshandel zu betreiben, perspektivisch in einem allgemeinen europäischen Emissionshandelssystem. Alle sonstigen Quoten, Regulierungen und Verbote, um Treibstoffe und damit CO₂ einzusparen, sind damit obsolet. Dies betrifft insbesondere das Reglement der Flottengrenzwerte. Ein generelles Tempolimit auf Autobahnen allein zur Einsparung von CO₂ ist irrelevant und kontraproduktiv, wenn die CO₂-Emissionen vom Emissionshandel bewirtschaftet werden.

3.6. Abbau von Regulierungen und umfassende Reformen

In allen Verkehrssektoren sind aktuelle Regulierungen und Vorschriften zu überprüfen und ggfls. zu liberalisieren und zu reformieren. Dies betrifft z.B. die institutionelle Struktur, die Finanzierung und die Marktzugangsbedingungen im ÖPNV, aber auch die Deutsche Bahn AG, die Autobahn GmbH und die Wasserstraßenverwaltung. Ohne eine institutionelle und organisatorische Reform des Bahnsektors bis zur tatsächlichen Trennung der Infrastruktur von den Transportsparten der Deutschen Bahn (Bahnreform 2.0) wird eine Renaissance des Schienenverkehrs trotz hoher öffentlicher Investitionszuschüsse ausbleiben. Die derzeitige Idee einer gemeinwirtschaftlich ausgerichteten DB InfraGo im Konzernverbund ist zur Problemlösung bei weitem nicht ausreichend, ebenso wie die aktuellen Reformpläne des Bundesverkehrsministeriums für die Bahn. Bei der Autobahn GmbH und der Fernstraßenverwaltung der Bundesländer sind insbesondere die Beschaffungs- und Ausschreibungsprozesse einer kritischen Analyse zu unterziehen. Sehr groß ist auch der Handlungsbedarf

bei der angekündigten Reform der Planungs- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Hier tut insbesondere eine Einschränkung des häufig überstrapazierten Verbandsklagerechts Not.

4. FAZIT

Bürgerliche Verkehrspolitik setzt sich grundsätzlich von den Vorstellungen der heute vielfach propagierten Verkehrswende und ihrem planwirtschaftlich ausgerichteten Interventionismus ab. Stattdessen werden Effizienz und marktorientierte Mechanismen bei der Festlegung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für Wirtschaft und Gesellschaft deutlich stärker als bisher in den Vordergrund gestellt. Nur durch technologische, prozessuale und organisatorische Innovationen kann es gelingen, Mobilität auf Dauer umweltfreundlich und zugleich bezahlbar zu machen und damit die individuelle Mobilitätsentwicklung sowie die gesamtwirtschaftliche Prosperität in einem freiheitlichen Rahmen zu fördern. Eine wichtige Rolle spielen in diesem Kontext auch die Digitalisierung und die Rahmenbedingungen für Innovationen wie z.B. das Autonome Fahren, die hier nicht vertiefend behandelt werden können.

Die vorgeschlagene Agenda für eine bürgerliche Verkehrspolitik erfordert politischen Mut und die Bereitschaft, etablierten Interessengruppen entgegenzutreten sowie ideologische Denkverbote zu durchbrechen. Ihr Erfolg hängt somit entscheidend von der Bereitschaft der politischen Akteure ab, kurzfristige Wahlkampfvorteile zugunsten langfristiger Wohlfahrtsgewinne aufzugeben. Eine Politik, die auf Vertrauen in die Marktkräfte und die Innovationsfähigkeit der Wirtschaft setzt, wird allerdings langfristig zu besseren Ergebnissen führen als dirigistische Planwirtschaft im Verkehrssektor.

LITERATUR

Agora Verkehrswende (2021), Vier Jahre für die Fairkehrswende. Empfehlungen für eine Regierungs-Charta mit Kurs auf Klimaneutralität und soziale Gerechtigkeit im Verkehr in der 20. Legislaturperiode (2021–2025), Berlin.

https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/Regierungsprogramm_RPVW/65_RPVW.pdf. (Letzter Zugriff 20.10.2025).

Brenck, A., Mitusch, K. & Winter, M. (2016), Die externen Kosten des Verkehrs, in: O. Schwedes, W. Canzler & A. Knie (Hrsg.), Handbuch Verkehrspolitik, 2. Aufl., Wiesbaden, 401 – 429.

Destatis 2024a

https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2_Sektoren.html. (Letzter Zugriff 20.10.2025).

Destatis 2024b

https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2_Strassenverkehr.html. (Letzter Zugriff 20.10.2025).

Eisenkopf, A. (2002), Effiziente Straßenbenutzungsabgaben. Theoretische Grundlagen und konzeptionelle Vorschläge für ein Infrastrukturabgabensystem, Hamburg.

Eisenkopf, A. (2006), Ökonomische Instrumente für einen umweltverträglichen Verkehr – Machbarkeit und Wirksamkeit, in: Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis (TATuP), 15. Jg., Nr. 3, 21–30.

Herrmann, U. (2022), Das Ende des Kapitalismus: Warum Wachstum und Klimaschutz nicht vereinbar sind – und wie wir in Zukunft leben werden, Köln.

Manderscheid, K. (2020), Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobilitätsdispositivs, in: A. Brunnengräber & T. Haas (Hrsg.): Baustelle Elektromobilität – Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität, Bielefeld: transcript, 37–67.

Marx, K., Engels, F. (1999), Das Kommunistische Manifest. Eine moderne Edition. Mit einer Einleitung von Eric Hobsbawm, Hamburg/Berlin.

Paech, N. (2012), Befreiung vom Überfluss. Auf dem Weg in die Postwachstumsökonomie, München: oekom.

Radermacher, K. (2025), Die Ökobilanz von Neubaustrecken, in: Der Pragmaticus, Dossier: Bahnmythen vom 12. März.

<https://www.derpragmaticus.com/r/co2-emissionen-bahn>. (Letzter Zugriff 20.10.2025).

Reinhold, T. (1998), Die Internalisierung externer Kosten des Verkehrslärms, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 69, 245-270.

Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (2024), Versäumnisse angehen, entschlossen modernisieren, Jahresgutachten 2024/25, Wiesbaden.

Verkehrsclub Deutschland (VCD 2021), VCD Definition Verkehrswende. Verkehrs-wende oder Mobilitätswende – was ist der Unterschied?, Berlin.

<https://www.vcd.org/artikel/verkehrswende-definition>. (Letzter Zugriff 20.10.2025).

Diese Veröffentlichung der Denkfabrik für neue bürgerliche Politik dient ausschließlich der Information.

Im Allgemeinen wird in dieser Publikation das genus commune verwendet. Das heißt: Die verwendeten Personen- und Berufsbezeichnungen sind auf alle Geschlechter bezogen.

HERAUSGEBER

REPUBLIK21 e.V. DENKFABRIK FÜR **NEUE BÜRGERLICHE POLITIK**

Büro München (Sitz des Vereins)

Baierbrunner Straße 25
81379 München
info@denkfabrik-r21.de

Büro Berlin

Albrechtstraße 13
10117 Berlin
hauptstadtbuero@denkfabrik-r21.de

T +49 89 2000 80 752

F +49 89 288 555 25

www.denkfabrik-r21.de

