

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	13
Abbildungsverzeichnis	15
1. Grundlagen des verkehrswirtschaftlichen Sektors	19
1.1 Einleitung und Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes	19
1.2 Entwicklung des Verkehrssektors aus empirischer Sicht	21
1.2.1 Verkehrstechnische Daten	21
1.2.2 Ökologische Kennziffern.....	34
1.2.3 Kritische Beurteilung der empirischen Grundlagen des Verkehrssektors.....	46
1.3 Darstellung der Zusammenhänge und Probleme im Verkehrssektor.....	49
2. Neoklassische Ansätze in der Verkehrspolitik.....	57
2.1 Vorbemerkungen	57
2.2 Die Grundzüge des wohlfahrtstheoretischen Instrumentariums	59
2.2.1 Das Pareto-Kriterium im mikroökonomischen Gleichgewichtsmodell (Totalanalyse).....	59
2.2.2 Die Berücksichtigung externer Effekte im neoklassischen Gleichgewichtsmodell	65
2.2.3 Das Problem der öffentlichen Güter im neoklassischen Gleichgewichtsmodell	72
2.3 Kompensationskriterien in der Verkehrspolitik	80
2.3.1 Zur Notwendigkeit der Kompensationskriterien als wohlfahrtstheoretische Grundlage	80
2.3.2 Das Partialmodell der Konsumenten- und Produzentenrente	82
2.4 Die wirtschaftspolitischen Konsequenzen der wohlfahrtstheoretischen Grundlagen.....	89
2.5 Die zusätzlichen Kriterien zur Beurteilung verkehrspolitischer Maßnahmen	92
2.6 Die neoklassisch-neoliberale Verkehrspolitik.....	97
2.6.1 Die grundsätzlichen Betrachtungsweisen der neoklassisch-neoliberalen Verkehrspolitik	97
2.6.2 Die Diskussion um die "Besonderheiten des Verkehrssektors"	98
2.6.3 Historisch-politische Begründungen der Entwicklung im Verkehrssektor.....	114
2.6.4 Das Zielsystem der neoklassisch-neoliberalen Verkehrspolitik	125
2.6.5 Wettbewerbspolitische Forderungen	137
2.7 Zusammenfassende Beurteilung der neoklassischen Ansätze in der Verkehrspolitik	141

3. Verkehrskonzeptionen für die Zukunft	147
3.1 Vorbemerkungen	147
3.2 Lösungsansätze von Interessenverbänden.....	149
3.2.1 Die zukunftsorientierte Verkehrskonzeption des Verkehrsmanagements	149
3.2.2 Die zukunftsfähige sozialökologische Verkehrskonzeption der Verkehrswende	165
3.3 Beurteilung der Verkehrskonzeptionen für die Zukunft	194
3.4 Das volkswirtschaftstheoretische Fundament für eine umweltgerechte Verkehrspolitik	201
3.4.1 Vorbemerkungen	201
3.4.2 Der Lancaster-Ansatz der modernen Konsumtheorie	202
3.4.3 Ein Überblick über die Ansätze der präventiven Umweltpolitik.....	214
4. Fahrradverkehr als bedeutendes Element zukunftsfähiger sozialökologischer Verkehrskonzeptionen.....	231
4.1 Vorbemerkungen	231
4.2 Geschichte und verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Fahrrads	232
4.3 Bedeutende Kennziffern zum Fahrradverkehr	256
4.3.1 Verkehrstechnisch-ökonomische Daten	256
4.3.2 Sozialökologische Kennziffern zum Radverkehr	268
4.3.3 Zusammenfassung und Konsequenzen der empirischen Ergebnisse zum Radverkehr.....	281
4.4 Die Analyse des Fahrradverkehrs aus volkswirtschaftlicher Sicht.....	282
4.4.1 Perspektiven des Fahrradverkehrs im Rahmen der verkehrspolitischen Konzeptionen.....	282
4.4.2 Die Anwendung der volkswirtschaftstheoretischen Grundlagen im Radverkehr	285
4.5 Maßnahmen zur Fahrradverkehrsförderung unter Berücksichtigung praktischer Erfahrungen	314
4.6 Beurteilung des Radverkehrs als Lösungsansatz der Verkehrsprobleme	328
5. Resümée	333
Literaturverzeichnis	337

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen (Beförderte Personen in Millionen) und Verkehrsleistungen (Personenkilometer in Milliarden) im Personenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland.....	23
Tabelle 2: Die prozentuale Aufteilung des Verkehrsaufkommens (Personenanzahl) und der Verkehrsleistung (Personenkilometer) auf die Verkehrsträger im Personenverkehr.....	24
Tabelle 3: Kraftfahrzeug- und Fahrrad-Ausstattung in der Bundesrepublik Deutschland ...	26
Tabelle 4: Entwicklung der Struktur der privaten Haushalte in der Bundesrepublik Deutschland.....	27
Tabelle 5: Das Verkehrsnetz der Bundesrepublik Deutschland	28
Tabelle 6: Flächenrelationen der Bundesautobahn in der Bundesrepublik Deutschland	30
Tabelle 7: Wege und Wegekilometer in der Bundesrepublik Deutschland	32
Tabelle 8: Anteile des nichtmotorisierten und motorisierten Verkehrs nach Verkehrsarten in der Bundesrepublik Deutschland	33
Tabelle 9: Gesamtübersicht der Umwelteinwirkungen je Verkehrsträger (pro Personenkilometer)	35
Tabelle 10: Relativer Vergleich der Umwelteinwirkungen je Verkehrsträger (in Prozent) ...	36
Tabelle 11: End-Energieverbrauch insgesamt und nach Verkehrsbereichen (in Petajoule)...	37

Tabelle 12:

Umweltbelastung durch Luftverunreinigung und Anteil des Straßenverkehrs an den Gesamtemissionen	39
--	-----------

Tabelle 13:

Straßenverkehrsunfälle	41
-------------------------------------	-----------

Tabelle 14:

Straßenverkehrsunfälle - Getötete nach der Art der Verkehrsbeteiligung	42
---	-----------

Tabelle 15:

Umweltbelastung des Personenverkehrs im Vergleich	43
--	-----------

Tabelle 16:

Vergleichender Überblick der negativen externen Effekte des Kfz-Verkehrs (in Milliarden DM pro Jahr)	44
---	-----------

Tabelle 17:

Kosten des Verkehrs im Überblick in Millionen Franken	49
--	-----------

Tabelle 18:

Zur Geschichte des Fahrrads	233
--	------------

Tabelle 19:

Produktion und Bestand der Fahrräder in der Bundesrepublik Deutschland	257
---	------------

Tabelle 20:

Personenverkehr mit dem Fahrrad nach Fahrten- bzw. Wegezwecken	261
---	------------

Tabelle 21:

Anteile an den Ortsveränderungen und Verkehrsmittelwahl 1982 in der Bundesrepublik Deutschland (Angaben in Prozent)	263
--	------------

Tabelle 22:

Praktische Leistungsfähigkeit im Stadtverkehr je Transportmittel	273
---	------------

Tabelle 23:

Flächenbedarf pro beförderte Person im Stadtverkehr je Verkehrsmittel und Geschwindigkeit	274
--	------------

Tabelle 24:

Kosten zur Reduktion einer Tonne Kohlenwasserstoffemissionen durch alternative Verkehrsmaßnahmen	277
---	------------

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: End-Energieverbrauch des Verkehrs nach Verkehrsbereichen.....	38
Abbildung 2: Übersicht der Zusammenhänge im Verkehrssektor	50
Abbildung 3: Kategorien von externen Effekten und deren Folge.....	66
Abbildung 4: Externe Kosten des Autofahrens und die Frage der Verteilung.....	69
Abbildung 5: Konsumenten- und Produzentenrenten.....	83
Abbildung 6: Das natürliche Monopol im Verkehrssektor.....	101
Abbildung 7: Die staatliche Vorgabe von Preisen oder Mengen (Ge- und Verbote)	108
Abbildung 8: Ineffizienz staatlicher Eingriffe in den Marktmechanismus	109
Abbildung 9: Die Pigou-Steuer zur Internalisierung externer Effekte der Pkw-Produktion	110
Abbildung 10: Das Zielsystem der neoklassisch-neoliberalen Verkehrspolitik	127
Abbildung 11: Das Zielsystem der Verkehrswende	171
Abbildung 12: Die Zuordnung der Instrumente zu den Zwischenzielen der Verkehrswende.....	172
Abbildung 13: Das Ökobonus-Modell	178
Abbildung 14: Zielorientierung und Politikmodelle der Verkehrskonzeptionen.....	200

Abbildung 15: Die Darstellung der Güternachfrage im Lancaster-Modell	205
Abbildung 16: Die objektive Entscheidung bei Preisänderungen im Lancaster-Modell	207
Abbildung 17: Die subjektive Entscheidung im Lancaster-Modell	208
Abbildung 18: Gegenüberstellung von industriellem und nachindustriellem Paradigma	217
Abbildung 19: Das Célérifère	234
Abbildung 20: Das „Safety“	237
Abbildung 21: Der Rover II (1887)	238
Abbildung 22: Das Kavalier-Tourenrad „Komet“	239
Abbildung 23: „Öl und Streik sind uns egal, unser Rad rollt allemal!“	248
Abbildungen 24: Das Sessel-/Liegerad	249
Abbildung 25: Qualitative Darstellung der Entwicklung des Radverkehrsanteils am gesamten werktäglichen städtischen Personenverkehr	263
Abbildung 26: Spezifischer Energieverbrauch pro km und Gramm Körper- bzw. Nutzgewicht verschiedener Lebewesen und technischer Verkehrsmittel	270
Abbildung 27: Grenzkostenanalyse zur Ermittlung des verkehrswirtschaftlichen Optimums an Mobilität	287
Abbildung 28: Die historisch-politische Entwicklung im Radverkehrsmarkt	289

Abbildung 29:	
Die Wohlfahrtseffekte der monopolistischen Struktur im Verkehrssektor.....	293
Abbildung 30:	
Die Pigou-Steuer bei vollwertigen Alternativen im Verkehrssektor	295
Abbildung 31:	
Das verkehrswirtschaftliche Optimum ohne Radverkehr	298
Abbildung 32:	
Die Einführung der „neuen“ Konsumtechnologie Fahrrad	299
Abbildung 33:	
Die Verkehrswende im Lancastermodell.....	302