

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
1. Einführung	1
1.1 Problemstellung und Zielsetzung	1
1.2 Gang der Untersuchung	4
2. Die Verteilung des Entwicklungspotentials als Aufgabe der Raumordnungs- und Regionalpolitik	7
2.1 Die Bestimmungsgründe des regionalen Entwicklungspotentials	8
2.2 Die Begrenzung der räumlichen Entwicklung durch Engpaßfaktoren	11
3. Die Berücksichtigung des Potentialeffektes von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen durch die Verkehrsinfrastruktur-Politik	20
3.1 Ziele der Verkehrsinfrastruktur-Politik	20
3.2 Bundesfernstraßenplanung als Beispiel für eine Koordination der Verkehrsinfrastruktur-Politik mit der Raumordnungspolitik und regionalen Wirtschaftspolitik	24
3.3 Notwendigkeit einer verbesserten Abstimmung der Verkehrsinfrastruktur-Politik mit der Raumordnungspolitik und regionalen Wirtschaftspolitik	30
4. Theoretische Grundlagen für die Bestimmung regionaler Verkehrsinfrastruktur-Engpässe	36
4.1 Das Angebot an Verkehrsinfrastruktur-Leistungen	36
4.2 Die Nachfrage nach Verkehrsinfrastruktur-Leistungen	42
4.2.1 Haushaltorientierte und unternehmensorientierte Nachfrage	42
4.2.2 Die Nachfrage der privaten Haushalte	43
4.2.3 Die Nachfrage der Unternehmen	46

	<u>Seite</u>
4.2.3.1 Verkehrsinfrastruktur in einer substitutionalen Produktionsfunktion	47
4.2.3.2 Verkehrsinfrastruktur in einer limitationalen Produktionsfunktion	53
4.3 Anforderungen an eine empirische Ermittlung der Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für das regionale Entwicklungspotential	57
4.4 Bisherige Untersuchungen über die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für das regionale Entwicklungspotential	59
4.5 Ein Ansatz zur Bestimmung regionaler Verkehrsinfrastruktur-Engpässe	67
4.5.1 Zum Homogenitätsproblem: Ex post limitationale Beziehungen zwischen den Verkehrsmitteln	67
4.5.2 Zum sachlichen Abgrenzungsproblem: Gleichzeitige Berücksichtigung der Nachfrage von Unternehmen und privaten Haushalten nach Leistungen der Verkehrsinfrastruktur-Bereiche	69
4.5.3 Zum sektoralen Abgrenzungsproblem: Anwendung der Input-Output-Analyse	70
4.5.4 Zum regionalen Abgrenzungsproblem: Berücksichtigung der regionalen Verkehrsströme	74
4.5.5 Zum methodischen Problem: Anwendung der Methode der linearen Programmierung	81
4.5.6 Formulierung von Hypothesen über den Zusammenhang zwischen angebotenen und nachgefragten Verkehrsinfrastruktur-Leistungen	83
5. Zur empirischen Ermittlung von regionalen Verkehrsinfrastruktur-Engpässen	86
5.1 Regionale und sektorale Gliederung	86
5.2 Das empirische Material	90

	<u>Seite</u>
5.2.1 Bruttoanlagevermögen von Verkehrswegen	90
5.2.2 Gewichtete Länge von Verkehrswegen	91
5.2.3 Kapazität der Binnenwasserstraßen	93
5.2.4 Bruttoproduktionswerte	95
5.2.5 Bestand an Kraftfahrzeugen	97
5.2.6 Fläche	98
5.2.7 Durchgangs- und Zielverkehr	98
5.2.8 Lagepotential	100
5.3 Zur methodischen Vorgehensweise	101
5.4 Darstellung und Interpretation der Schätzergebnisse	106
5.4.1 Ergebnisse mit der Methode der kleinsten Quadrate	108
5.4.1.1 Straßen	108
5.4.1.2 Eisenbahnen	119
5.4.1.3 Binnenwasserstraßen	123
5.4.2 Ergebnisse mit der Methode der linearen Programmierung	127
6. Empfehlungen für die Koordination von Verkehrsinfrastruktur-Politik und Regionalpolitik	132
6.1 Schlußfolgerungen aus der Ermittlung regionaler Nachfrage-Angebots-Quotienten	133
6.2 Schlußfolgerungen aus der Bestimmung des regionalen Entwicklungspotentials	140
7. Zusammenfassung	156
Literaturverzeichnis	161
Anhang	173