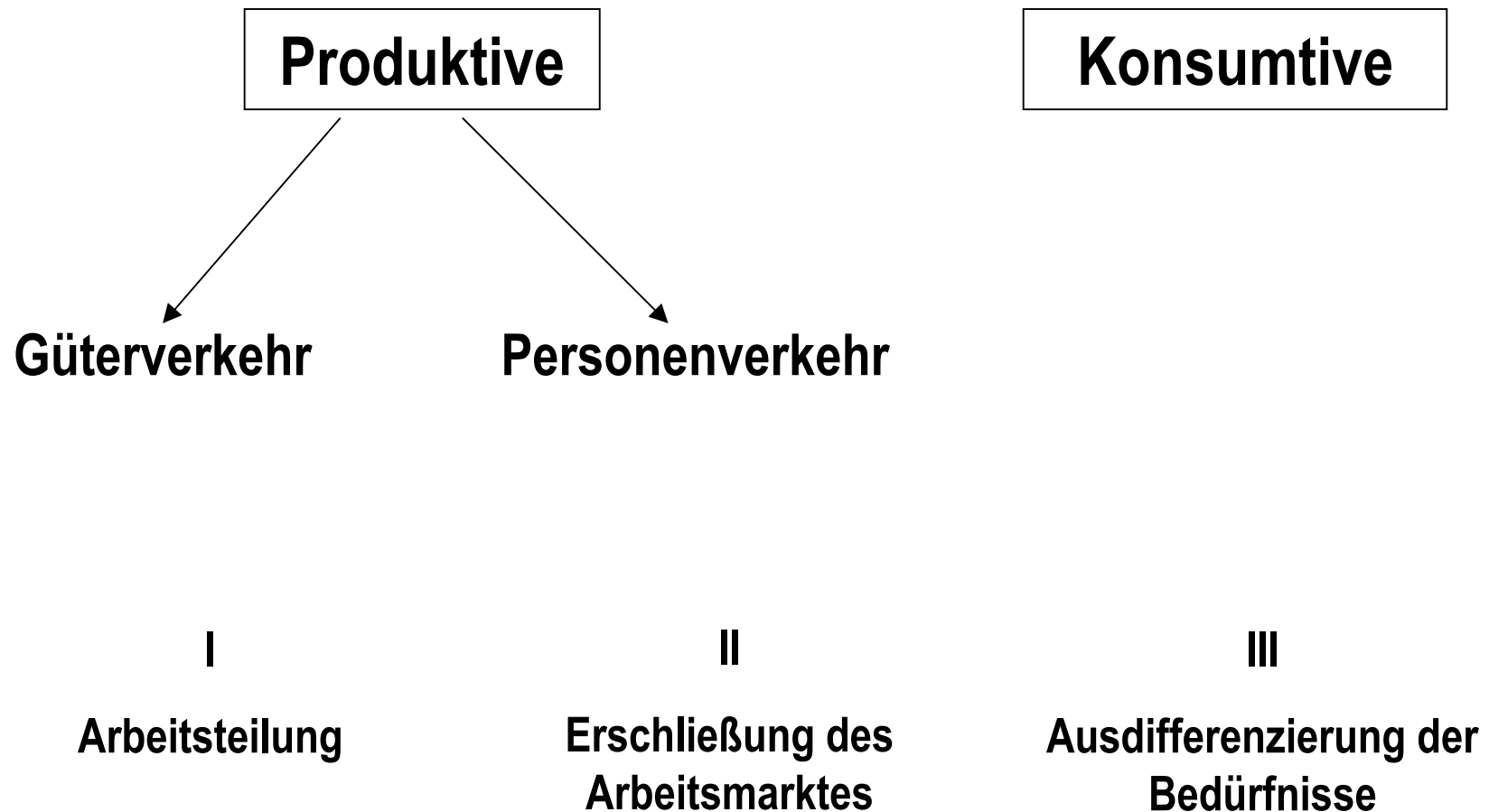


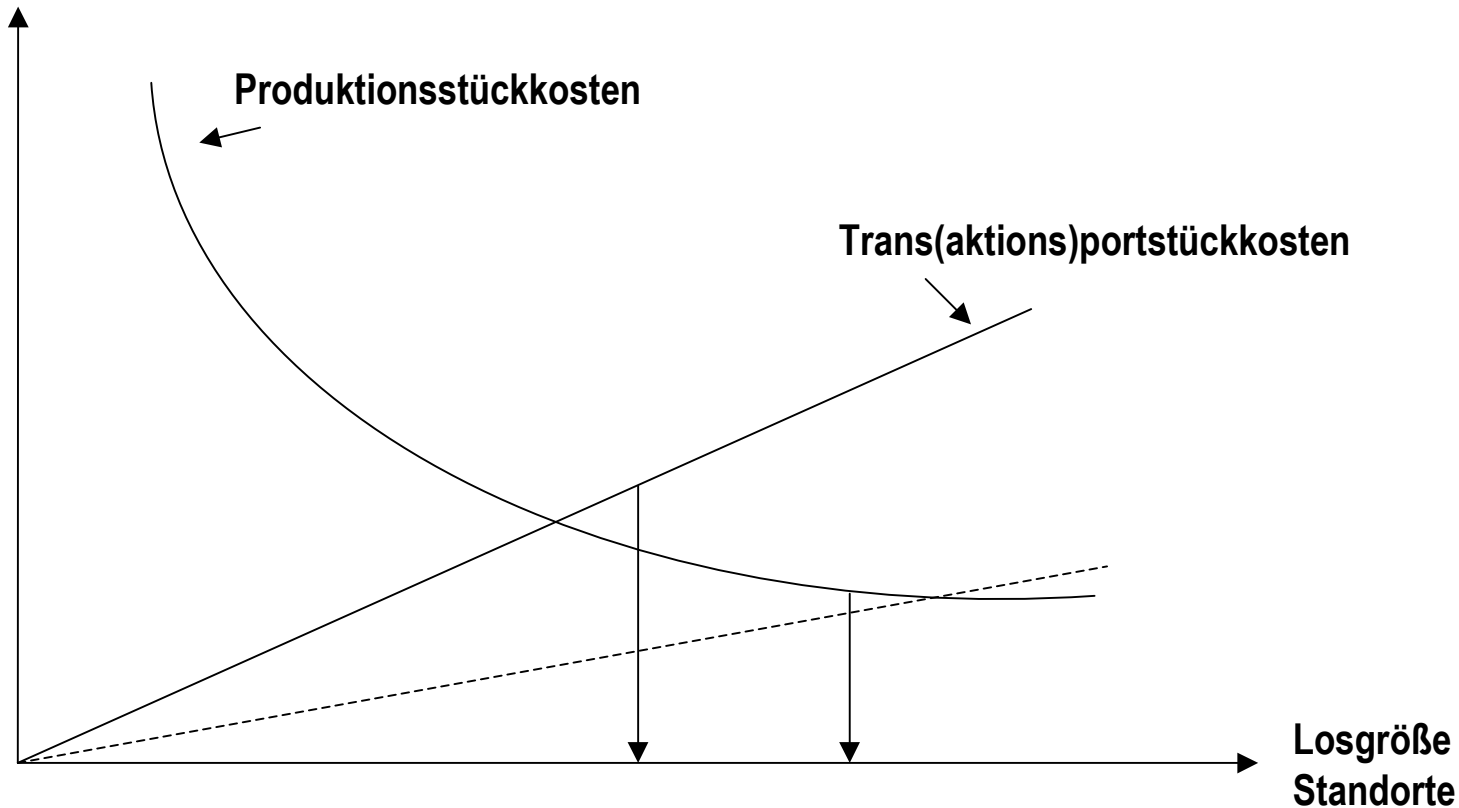
Volkswirtschaftliche Grundlagen des Infrastrukturbedarfs

Dr. Werner Allemeyer

Institut für Verkehrswissenschaft an
der Universität Münster

- Funktionen der Mobilität
 - Intensivierung der räumlichen Arbeitsteilung
 - Erschließung des Arbeitsmarktes
 - Ausdifferenzierung der Bedürfnisse
- Volkswirtschaftliche Anforderungen an das Niveau von Infrastruktur-Investitionen
 - Die Funktionen der Nutzen-Kosten-Analyse
 - Marktversagen als Rechtfertigung für Investitions-Zurückhaltung?
- Lösungsversuche in der Verkehrs-Struktur
Die Illusion der Substituierbarkeit
 - Güterverkehr
 - Personenverkehr
- Fazit





Wer den Güterverkehr gegen die Marktkräfte einschränkt, ohne durch Marktversagenstatbestände gerechtfertigt zu sein, zahlt den Preis von Wachstumsverlusten im gesamten güterwirtschaftlichen Bereich der Wirtschaft.

1. Quantitative Aspekte:

Mobilität kann räumliche Ungleichgewichte zwischen dem Arbeitsangebot und der Arbeitsnachfrage ausgleichen

Arbeitsmarkt A

Arbeitsmarkt B

(jeweils räumlich definiert)



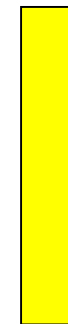
A 1



N 1



A 2



N 2

1. Qualitative Aspekte:

Mobilität kann die Verwertung spezifischer Qualifikationen mit weitmaschiger Verteilung der Nachfrage nach dieser Qualifikation erleichtern.

Das nutzt beiden Parteien. ($E' = K'$)

Wanderungen als Lösung des Optimierungsproblems sind bei hoher Qualifikation beider Ehepartner erschwert.

So gesehen ist Mobilität ein Element der Emanzipation der Frau.

Lebensstandard:

Monetäre Definition

- Sicherheit
- Prestige

Reale Definition

- Güter („Shopping“)
- Dienstleistungen
 - Urlaub
 - Freizeitgestaltung
 - Kulturangebote

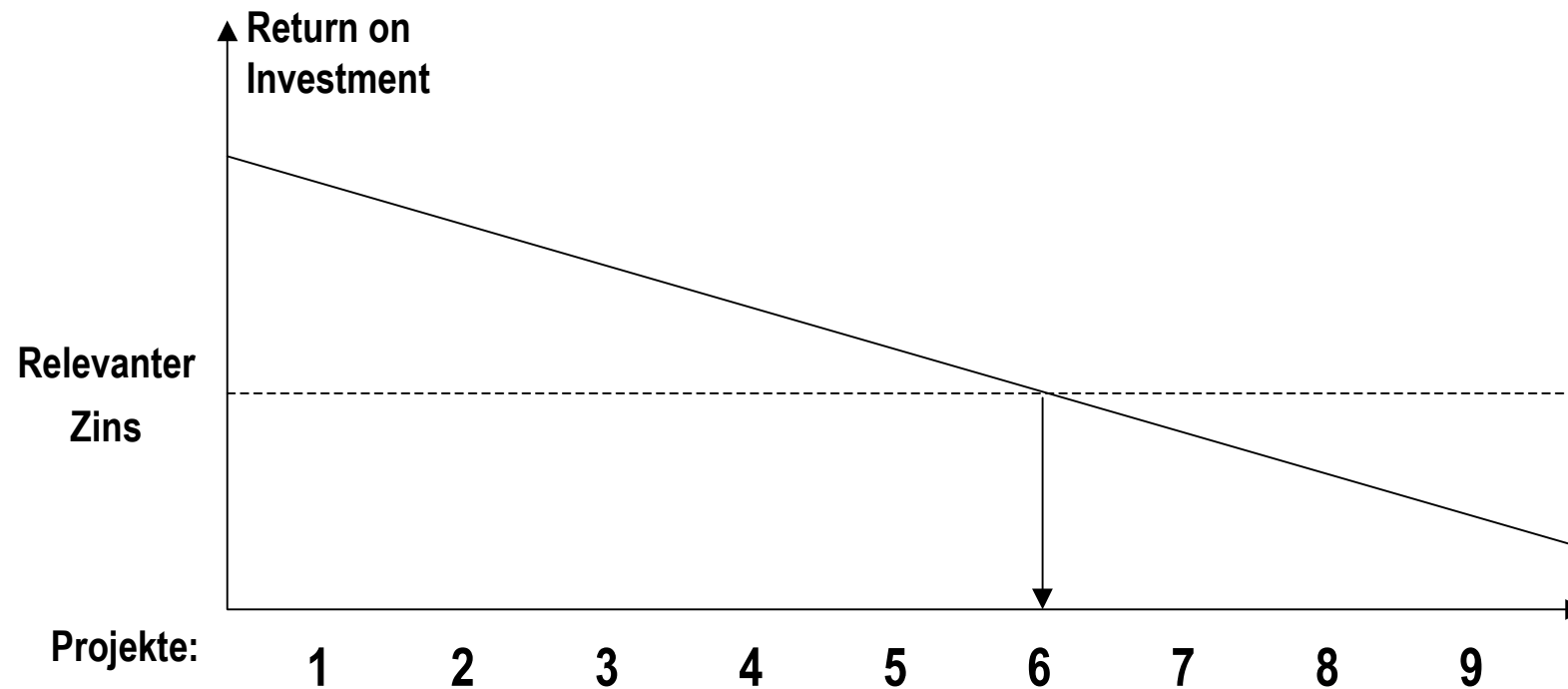
Die Definition eines gestiegenen Lebensstandards über monetäre Größen greift zu kurz. Sie wäre auf Dauer und mehrheitlich nicht tragfähig.

Ein gesteigener Lebensstandard will real erlebt sein. Dies geschieht u.a. durch die Inanspruchnahme hochwertiger Dienstleistungen. Die dabei erforderliche „Demokratisierung des Luxus“ erfordert große Nutzergruppen, die i.d.R. weitmaschig verteilt sind und deshalb mobilisiert werden müssen.

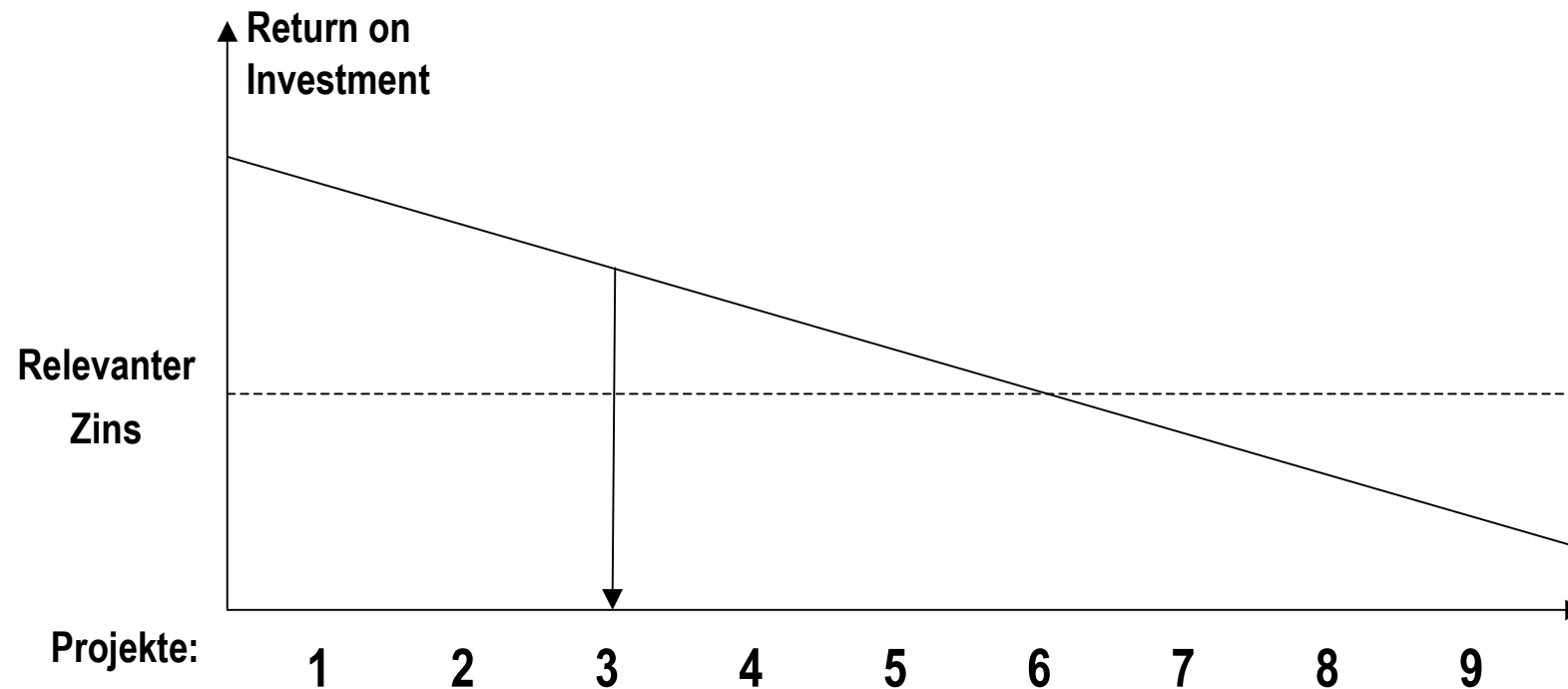
I. Die Funktion der Nutzen-Kosten-Analyse

1. In der Aufschwungphase der Wirtschaft der Bundesrepublik:

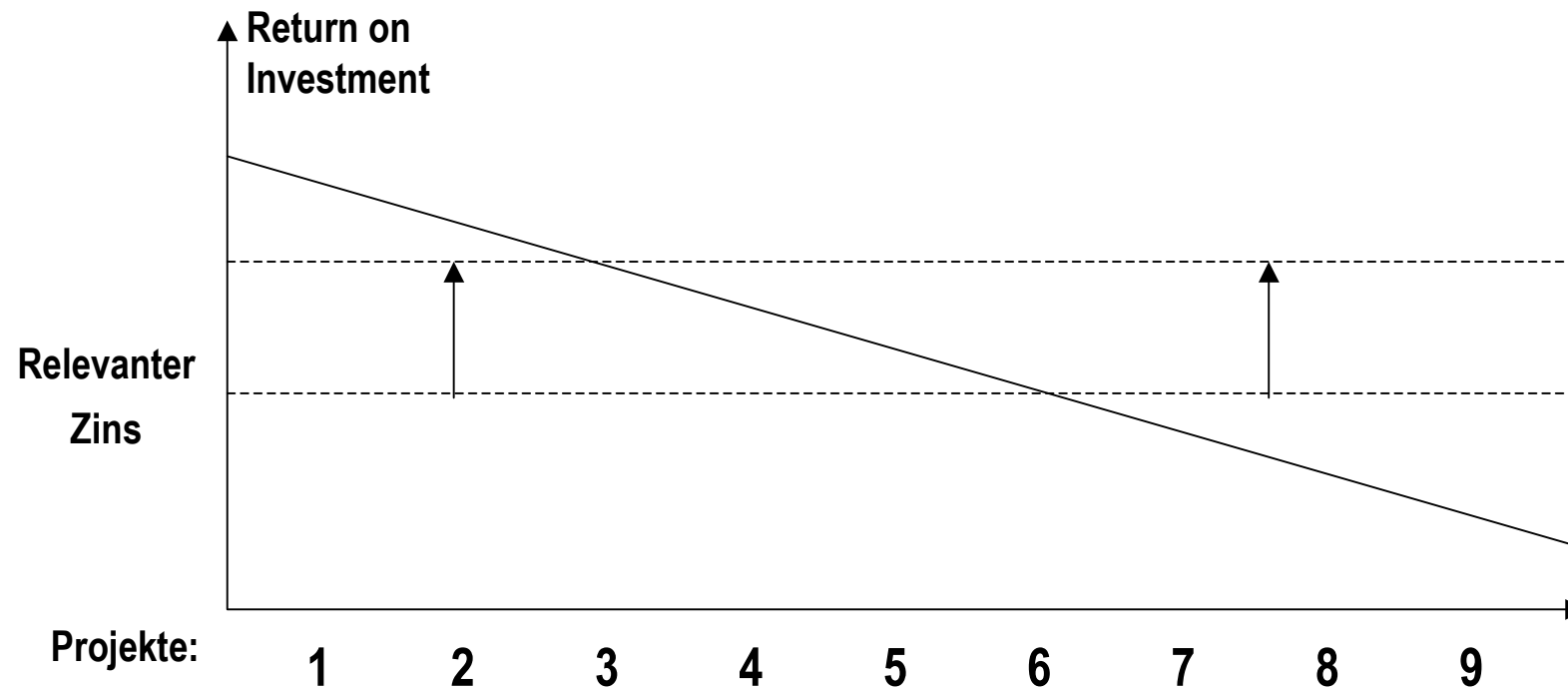
Sorge um crowding out



2. In der Phase des BVWP₉₂

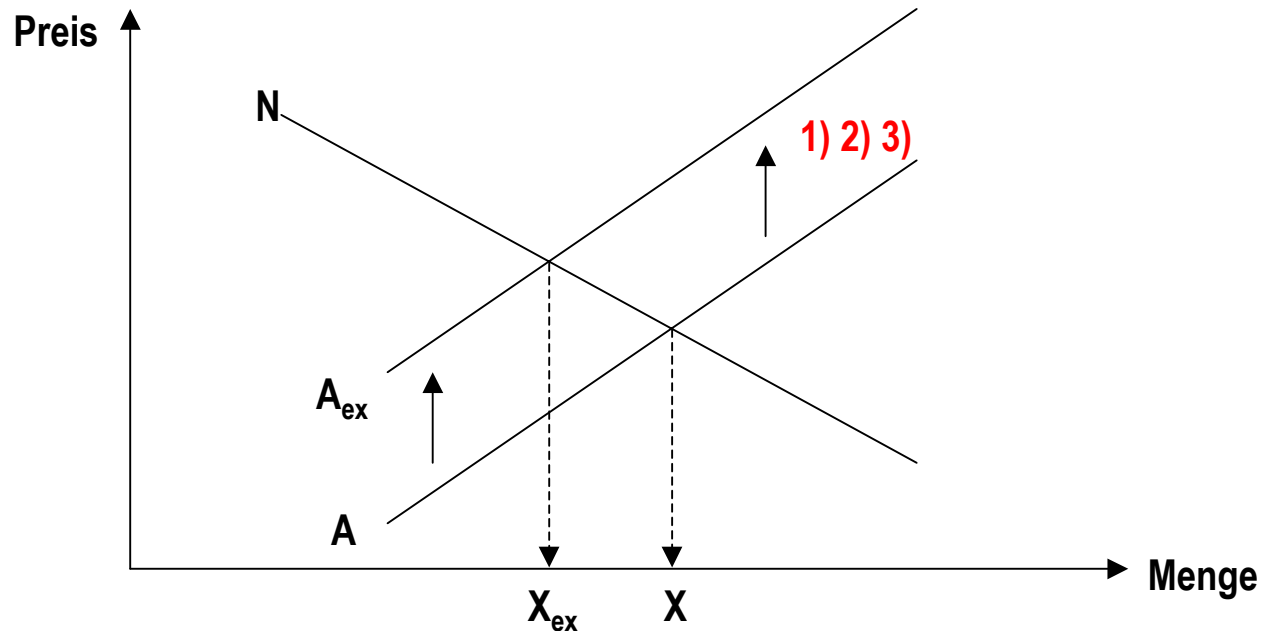


3. In der Phase des BVWP₀₃



Unsere Wirtschaftsordnung ist darauf ausgelegt, dass rentable Investitionen auch stattfinden. Wenn der Staat ein Investitionsmonopol für die Infrastruktur beansprucht, muss er sich an diese Regeln halten.

Externe Kosten des Verkehrs?



- 1) Die Rolle der Mineralölsteuer??
- 2) Intrasektoraler Ausgleich zwischen LKW und PKW oder Niveau-Belastung??
- 3) Verkehrspolitische Antworten auf das Stauproblem??

I. Güterverkehr

Das Anforderungsprofil:

- Diffusität der Verkehrsströme
- Individualität des Handling
- Statusmeldungen
- Just-in-time / just-in-sequence
- Eindringen in die Wertschöpfungskette durch Synergie-Nutzung
- Geringe Kostensensibilität

Die verladende Wirtschaft hat sich mit ihrer **Standortstruktur**, Ihrer **Arbeitsteilung** und ihrer **Produktionslogistik** auf das Leistungsprofil des **LKW** eingestellt. Diese Logistik ist **nicht veränderbar!** Der Schienengüterverkehr kann sich mit seinem Leistungsprofil nicht darauf einstellen.

Die offizielle Prognose 2015 sieht keine andere Entwicklung.

I. Personenverkehr

1. Berufsverkehr

Vorteile des MIV aus Sicht der Reisenden:

- **Variable Kostenkalkulation**
- **Direktheit der Reise**
- **Individualität des Ambiente**
- **Paarigkeit**
- **Wetterunabhängigkeit**

Nachteile des MIV aus Sicht der Reisenden:

- **Stau**
- **Parkprobleme**
- **Evtl. Vollkostenrechnung**

I. Personenverkehr

2. Geschäftsreiseverkehr

Vorteile des MIV aus Sicht der Reisenden:

- **Flächenintensität**
- **Gepäckbeförderung**
- **Zeitliche Unabhängigkeit**
- **Kommunikationslokal**
- **Zeitvorteile bei kurzen Reisen**

Nachteile des MIV aus Sicht der Reisenden:

- **Parkprobleme**
- **Stauprobleme**
- **Sicherheitsrisiko**

**I. Personenverkehr
3. Freizeitverkehr**

Vorteile des MIV aus Sicht der Reisenden:

- Flächenintensität
- Kostenvorteile bei Gruppen / Familien

Nachteile des MIV aus Sicht der Reisenden:

- Parkprobleme

4. Urlaubsverkehr

Vorteile des MIV aus Sicht der Reisenden:

- Mobilität am Zielort
- Kostenvorteile bei Gruppen
- Gepäckbeförderung

**In allen Verkehrszwecken ist
die Dominanz des PKW
offensichtlich das Ergebnis
einer rationalen
Entscheidung der Nutzer**

- **Der Güterverkehr stellt die Voraussetzung für die Arbeitsteilung und damit für das wirtschaftliche Wachstum dar.**
- **Der Personenverkehr stellt die Voraussetzung für die reale Inanspruchnahme eines steigenden Lebensstandards dar. Er ist zugleich die Voraussetzung der eigenen beruflichen Möglichkeiten.**
- **Das Niveau von Infrastruktur-Investitionen darf nur begrenzt politisch entschieden werden. Auch der Staat muss sich wesentlichen Bestandteilen unserer Wirtschaftsordnung verpflichten.**
- **Die Siedlungs- und Gewerbestandortstruktur der Bundesrepublik ist in erster Linie auf den LKW und den PKW ausgerichtet. Eine wesentliche Veränderung zugunsten der Schiene oder der Wasserstrasse ist ökonomisch indiskutabel.**