

**ZEITSCHRIFT
FÜR
VERKEHRSWISSENSCHAFT**

Herausgegeben von
RAINER WILLEKE/KÖLN

Schriftleitung: Herbert Baum

46. JAHRGANG

1975



VERLAG A. HELLEENDOORN · BENTHEIM

EV 118

INHALTSVERZEICHNIS

I. ABHANDLUNGEN

ALLGEMEINES	Seite
Zur Renaissance der Wegekostendebatte <i>Dr. Erhard Moosmayer, Bonn</i>	1
Das Phänomen der Routenstreckung – ein Beispiel für das Zusammenwirken von Verkehrsmittel- und Verkehrsweeinvestitionen <i>Prof. Dr. Peter Faller, Wien</i>	63
Einige Gedanken zur praktischen Anwendbarkeit des Konzeptes der Konsumentenrente in Kosten-Nutzen-Analysen im Verkehrsbereich <i>Dr. Hans-Rudolf Meyer, Düsseldorf</i>	75
Entscheidungen über langfristige Projekte unter kurzfristigen Budgetrestriktionen – ein vereinfachtes Modell für die praktische Planung von Verkehrswegen <i>Dr. Erhard Moosmayer, Bonn</i>	125
Die Koordination des Verkehrs in zentralgelenkten Volkswirtschaften <i>Dr. Krzysztof Luk, Szczecin/Polen</i>	168
Wer finanziert den Verkehr – heute und morgen? <i>Kurt Gscheidle, Bonn</i>	191
Verkehrsfinanzierung zwischen Markt und Staat <i>Prof. Dr. Rainer Willeke, Köln</i>	204
Wer finanziert den Verkehr – aus der Sicht des Landes Nordrhein-Westfalen? <i>Dr. Heinz Nehrling, Düsseldorf</i>	212
Forderungen zur Verkehrsfinanzierung <i>Dr. Wolfgang Vaerst, Frankfurt/Main</i>	222
Finanzierungsprobleme des öffentlichen Personennahverkehrs <i>Hans-Georg Lange, Köln</i>	225
Thesen zu einem Round-Table-Gespräch »Wer finanziert den Verkehr – heute und morgen?« mit folgenden Teilnehmern: <i>Prof. Dr. Bruno Arnold, Bonn-Bad Godesberg</i> <i>Dr. Achim Diekmann, Frankfurt/Main</i> <i>Dr. Walter Labs, Köln</i> <i>Dr. Wolfgang Meyer, Bonn</i> <i>Dr. Dieter Schulte, Bonn</i> <i>Dr. Kurt-Dieter Wagner, Bonn</i>	234
Offene Fragen der Verkehrsfinanzpolitik <i>Dr. Herbert Baum und Dr. Wolfgang Kentner, Köln</i>	241

EISENBAHNVERKEHR

Zur Renaissance der Wegekostendebatte <i>Dr. Erhard Moosmayer, Bonn</i>	1
Die wirtschaftliche Beurteilung von Betriebssystemen im Verkehrswesen und die Absicherung ihrer Aussage aus betriebsinterner Sicht <i>Dr.-Ing. Rudolf Göbertshahn, Darmstadt</i>	35

STRASSENVERKEHR

Zur Renaissance der Wegekostendebatte <i>Dr. Erhard Moosmayer, Bonn</i>	1
Einige Gedanken zur praktischen Anwendbarkeit des Konzeptes der Konsumentenrente in Kosten-Nutzen-Analysen im Verkehrsbereich <i>Dr. Hans-Rudolf Meyer, Düsseldorf</i>	75

SCHIFFFAHRT

Zur Renaissance der Wegekostendebatte <i>Dr. Erhard Moosmayer, Bonn</i>	1
Schiffsgröße und Kostenbetrachtungen <i>Klaus W. Tofahrn, Duisburg-Hamborn</i>	90
Zur Anwendbarkeit von Cash-Flow-Analysen bei öffentlichen Binnenhäfen und bei der Bundespost <i>Prof. Dr. Dr. Wilhelm Böttger, Köln</i>	107

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Struktur der qualitativen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr <i>Dipl.-Volksw. Karl-Hans Weimer, Bonn</i>	51
Aufgabenerweiterung des Taxis im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs <i>Dr.-Ing. Armin Wirsching, Hamburg</i>	138

POST

Zur Anwendbarkeit von Cash-Flow-Analysen bei öffentlichen Binnenhäfen und bei der Bundespost <i>Prof. Dr. Dr. Wilhelm Böttger, Köln</i>	107
--	-----

Ballmer, R., Versuch einer Erfassung der Straßenverkehrsunfallfolgekosten für die Schweiz 1972 (<i>Lindenlaub</i>)	184
Bartholmai, B., Regionale Verkehrsinfrastruktur in der BRD (<i>Schmidt</i>)	115
Bericht über den Stand der Arbeiten an S- und Stadtbahn im Ruhrgebiet 1975 (<i>Faludi</i>)	261
Buchwald, P., Hauptprobleme des heutigen und künftigen Luftverkehrs (<i>Lindenlaub</i>)	118
Büser, H., Caprasse, A., Aspekte vom öffentlichen Personennahverkehr in Großbritannien (<i>Faludi</i>)	262
Buttler, F., Entwicklungspole und räumliches Wirtschaftswachstum (<i>Schmidt</i>)	117
Caprasse, A., Ludwig, E., Riechers, G., Kaißling, K., Schieb, A., Rationeller Personennahverkehr (<i>Faludi</i>)	181
Clausen, H.-H., Marketing in der Spedition (<i>Faludi</i>)	120
Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V. (Hrsg.), Gütertransportprobleme und Verkehrspolitik in Ost und West (<i>Faludi</i>)	121
Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V. (Hrsg.), Zentrale Transportleitung (ZTL) - (<i>Faludi</i>)	263
Engelhardt, H. D. (Hrsg.), in Zusammenarbeit mit K. E. Wenke, H. Westmüller, H. Zilleßen, Umweltstrategien (<i>Herion</i>)	182
Frerich, J., Nitsche, B., Sarrazin, T., Lkw-Prognose. Die voraussichtliche Entwicklung von Bestand und Verkehrsleistungen der Lastkraftwagen in der BRD bis zum Jahr 1985 (<i>Faludi</i>)	259
Frerich, J., Sarrazin, T., Pkw-Prognose. Die voraussichtliche Entwicklung von Bestand und Verkehrsleistung der Personenkraftwagen in der BRD bis zum Jahre 1985 (<i>Faludi</i>)	260
Goebel, P., Verkehrsunfall Rom (<i>Willeke</i>)	119
Jost, W., Globale Umweltprobleme (<i>Herion</i>)	122
Käutner, K., Ein dynamisches Modell finanzwirtschaftlicher Entscheidungen in der Demokratie (<i>Jäger</i>)	122
Mäcke, P. A. und Hensel, H., Arbeitsmethoden der städtischen Verkehrsplanung (<i>Lindenlaub</i>)	180
Molt, W., Psychologie der Verkehrsverursachung und die Wahl des Verkehrsmittels (<i>Jäger</i>)	180
Norden, P., Das Milliarden-Ding (<i>Jäger</i>)	183
Reuss, T. (Hrsg.), Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt 1975 (<i>Lindenlaub</i>)	120
Schwab, K. und Rudelstorfer, L., Optische Einrichtungen im Dienste der Verkehrssicherheit (<i>Jäger</i>)	181
Urbanek, A., Das ist Betrug am Autofahrer (<i>Lindenblatt</i>)	260
Zur Problematik des Verursacherprinzips - Ergebnis der internationalen Expertengespräche am 2. und 3. Juni 1972 (<i>Marburger</i>)	116

Zur Renaissance der Wegekostendebatte

VON DR. ERHARD MOOSMAYER, BONN *

I. Liberalisierung der Verkehrsmärkte?

Seitdem sich die Zweifel daran verstärken, daß die »Eigentümlichkeiten« der Verkehrsmärkte¹⁾ das Ausmaß rechtfertigen, in dem der Staat den Wettbewerb zwischen den Beförderungsmitteln seit langem beeinflusst²⁾, richten sich Bestrebungen darauf, die Voraussetzungen für eine freiere Gestaltung der Beförderungspreise und der Beteiligung an Beförderungsvorgängen zu schaffen³⁾. In erster Linie geht es dabei nicht allein darum,

- den Einsatz von Beförderungsmitteln als Instrument zur Erfüllung von übergeordneten Zielen der allgemeinen Politik mit andersartigen Instrumenten zu kombinieren oder durch sie abzulösen und in diesem Sinne einzuschränken⁴⁾,
- einzelwirtschaftliche Nachteile aus der Aufrechterhaltung eines Angebots an Beförderungseleistungen auszugleichen, dessen Umfang die maximale Rentabilität des Unternehmens oder Unternehmenszweigs vereitelt, aber sich als unentbehrlich erweist, um

^{*}) Der Verfasser verdankt Herrn Ministerialrat Dipl. Kaufmann Meyer wertvolle Anregungen, die manche Ungenauigkeit verhindert haben, trägt jedoch dessen unbeschadet für verbliebene Mängel die uneingeschränkte Verantwortung.

¹⁾ Linden, W., Grundzüge der Verkehrspolitik, Wiesbaden 1961, S. 11-26; Oettle, K., Verkehrspolitik, Stuttgart 1967, S. 51-60; Voigt, F., Verkehr, Band I, Erste Hälfte: Die Theorie der Verkehrswirtschaft, Berlin 1973, S. 17-27; 261-274; 512-528; Napp-Zinn, A. F., Verkehrswissenschaft, Heidelberg 1968, S. 166-189 (»Die Einsicht in die ökonomische Struktur des Verkehrs und die geschichtliche Erfahrung rechtfertigen es, in der Anwendung der Wirtschaftssysteme auf den Verkehr innerhalb einer im wesentlichen Pluralgesteuerten Wirtschaft dem Staatsbetrieb und der staatlichen Regulierung größeren Spielraum als in den anderen Wirtschaftsteilen zu geben.«); Predöhl, A., Verkehrspolitik, 2. Aufl., Göttingen 1964, S. 269-275: § 27 »Pragmatische Verkehrspolitik« (»Es zeigt sich, daß der Grundsatz des Laissez-faire in vielen Bereichen des Verkehrs zur Unordnung führt im Sinne einer ständigen, nicht nur gelegentlichen oder zyklischen Abweichung vom Gleichgewicht. Das gilt nicht nur für den Bereich der einzelnen Verkehrsmittel, sondern, ja erst recht für ihre Zusammenarbeit.«); vgl. hierzu auch frühere Beiträge wie: Kaptcy, P. J., Soziale Marktwirtschaft und Verkehr (= Schriftenreihe der verkehrswirtschaftlichen Struktur; Most, O., Bielefeld 1954, insbesondere S. 28-35; »Besonderheiten der verkehrswirtschaftlichen Struktur«; Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium, Grundsätze zur Verkehrspolitik, Bad Godesberg 1961, insbesondere S. 12-14 (»Wir können . . . den freien Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten nicht als zweckmäßige Ordnungsform ansehen.«); Morgenthaler, K. und Wollert, H., Die Auswirkungen verkehrspolitischer Maßnahmen, insbesondere des Verkehrsfinanzgesetzes 1955, auf die Kosten des Fernverkehrs (= Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 18), Bielefeld 1958, insbesondere S. 20-22.

²⁾ Kaptcy, P. J., Europa sucht eine gemeinsame Verkehrspolitik, Brugge 1968, S. 103-168.

³⁾ Sachverständigenausschuß beim Bundesminister für Verkehr, Gutachten zu einer Neuordnung des Tarifkoordinierungs-, Tarifgenehmigungs- und Tariffestsetzungsverfahrens sowie zur Lockerung des Tariffestsetzungsverfahrens, Bonn 1959; Brand, F., Bericht über den Sachverständigenausschuß beim Bundesminister für Verkehr, Heft 21), Kiel 1959; Müller-Hermann, E., zwangs (= Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 11/1602; Müller-Hermann, E., Die Grundlagen der gemeinsamen Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Bad Godesberg 1963, insbesondere S. 78-86; Willeke, R., Verkehrspolitik, in: Handbuch der Verkehrswissenschaften, Band II: Volkswirtschaft, 2. Aufl., Köln und Opladen 1966, S. 103-168; Seidenfus, H. St., Sektorale Wirtschaftspolitik, in: Kompendium der Volkswirtschaftslehre, Band 2, 3. Aufl., Göttingen 1972, insbesondere S. 266-270.

⁴⁾ Vgl. z. B. Fischer, L., Die Berücksichtigung raumordnungspolitischer Zielsetzungen in der Verkehrspolitik (= Forschungsberichte aus dem Forschungsprogramm des Bundesverkehrsministeriums und der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V., Heft 115), Bonn 1971, insbesondere S. 15-31; außerdem: Forrester, J. W., Urban Dynamics, Fourth Printing, Cambridge/Mass. - London 1973, insbesondere S. 51-129.