

Technische Universität Berlin

Wirtschaftswissenschaftliche Dokumentation

Unter den Eichen 4-5, 1000 Berlin 12

**ZEITSCHRIFT
FÜR**

VERKEHRSWISSENSCHAFT

Herausgegeben von
RAINER WILLEKE/KÖLN

Schriftleitung: Herbert Baum

48. JAHRGANG

1977



VERLAG A. HELLEENDOORN · BENTHEIM

77.20623



ZVW 78

INHALTSVERZEICHNIS

I. ABHANDLUNGEN

	Seite
ALLGEMEINES	
Eigentransport oder Fremdttransport	16
<i>Von Prof. Dr. Peter Dautel, Heilbronn</i>	
Nachfrageorientierte Personennahverkehrspolitik	63
<i>Von Dr. Günther Storsberg, Bonn</i>	
Ein Investitionsmodell für die Einrichtung eines Containerdienstes	101
<i>Von Prof. Dr. Horst Seelbach und Dr. Joachim Rohlfss, Hamburg</i>	
Zur Frage der Verbesserung der Treffsicherheit von Verkehrsprognosen durch verhaltensorientierte Modelle	125
<i>Von Dr. Hans-Peter Weber, Bonn</i>	
Vollzugsprobleme der Verkehrswegeplanung	135
<i>Von Eberhard Bohne, Bonn</i>	
Zur direkten Bewertung volkswirtschaftlicher Zusatzkosten in Form gesundheitlicher Schäden durch Abgasimmissionen des Straßenverkehrs	195
<i>Von Dr. Ernst-Albrecht Marburger, Köln</i>	
Motorisierung in den Großstädten der Bundesrepublik Deutschland im Zeitraum 1960–1974	213
<i>Von Dr. Joachim Westphal, Hannover</i>	
EISENBAHNVERKEHR	
Alternativen zur Umgestaltung des Kleingutverkehrs der Bahn unter Berücksichtigung ausländischer Lösungsansätze	33
<i>Von Dr. Helmut Ploog, München</i>	
Das staatliche Eisenbahnwesen in Japan	179
<i>Von Dr. Karl-Otto Konow, Frankfurt/Main</i>	
STRASSENVERKEHR	
Der Einfluß der Ölpreiskrise auf die Umweltbelastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr	1
<i>Von Dipl.-Ing. Herbert Pöhls, Berlin</i>	
Eigentransport oder Fremdttransport	16
<i>Von Prof. Dr. Peter Dautel, Heilbronn</i>	

Alternativen zur Umgestaltung des Kleingutverkehrs der Bahn unter Berücksichtigung ausländischer Lösungsansätze	33
<i>Von Dr. Helmut Ploog, München</i>	
Nachfrageorientierte Personennahverkehrspolitik	63
<i>Von Dr. Günther Storsberg, Bonn</i>	
Zur direkten Bewertung volkswirtschaftlicher Zusatzkosten in Form gesundheitlicher Schäden durch Abgasimmissionen des Straßenverkehrs	195
<i>Von Dr. Ernst-Albrecht Marburger, Köln</i>	
Motorisierung in den Großstädten der Bundesrepublik Deutschland im Zeitraum 1960–1974	213
<i>Von Dr. Joachim Westphal, Hannover</i>	

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Nachfrageorientierte Personennahverkehrspolitik	63
<i>Von Dr. Günther Storsberg, Bonn</i>	
Struktur des Taktbetriebes in öffentlichen Verkehrsunternehmen und Möglichkeiten der Verbesserung des Regelmäßigkeitsniveaus	243
<i>Von Dipl.-Volksw. Karl-Hans Weimer, Bonn</i>	

SCHIFFFAHRT

Die Entwicklung des seegängigen Weltgüterverkehrs unter Berücksichtigung des Strukturwandels der eingesetzten Schiffstypen und deren Größenentwicklung	43
<i>Von Klaus W. Tofahrn, Dinslaken</i>	
Ein Investitionsmodell für die Einrichtung eines Containerdienstes	101
<i>Von Prof. Dr. Horst Seelbach und Dr. Joachim Rohlfss, Hamburg</i>	
Grundlagen, Triebkräfte und Entwicklungen eines Seehafens aus dem Blickfeld seines Hinterlandes: Das Beispiel Antwerpen	118
<i>Von Prof. Dr. Dr. Wilhelm Böttger, Köln</i>	

HAFENWIRTSCHAFT

Grundlagen, Triebkräfte und Entwicklung eines Seehafens aus dem Blickfeld seines Hinterlandes: Das Beispiel Antwerpen	118
<i>Von Prof. Dr. Dr. Wilhelm Böttger, Köln</i>	
Zur Frage der Preisbildung auf Grenzkostenbasis bei Verkehrsunternehmen – dargestellt am Beispiel eines Binnenhafens	259
<i>Von Prof. Dr. Dr. Wilhelm Böttger, Köln</i>	

Internationale Preis- und Kostenvergleiche von Post- und Fernmeldeleistungen – Probleme und Ansätze zu ihrer Bewältigung	157
<i>Von Dr. Bodo Fuchs, Mainz</i>	

II. BUCHBESPRECHUNGEN

Bott, H., Der Anteil staatlich-administrierter Preise am Preisindex der Lebenshaltung (<i>Baum</i>)	269
Breitenstein, P., Staatlich administrierte Preise (<i>Baum</i>)	269
Derlien, H.-U., Die Erfolgskontrolle staatlicher Planung (<i>Zebisch</i>)	271
Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Folge 26 (<i>Faludi</i>)	193
Korp, D., Protokoll einer Erfindung: Der Wankelmotor (<i>Lindenlaub</i>)	194
Sussner, R., Das Verwaltungsrecht der Binnenhäfen in der Bundesrepublik Deutschland (<i>Böttger</i>)	61

Der Einfluß der Ölpreiskrise auf die Umweltbelastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr

VON DIPL.-ING. HERBERT PÖHLS, BERLIN

I. Einleitung

Am 17. Oktober 1973 drosselten die in der Organisation Erdölfördernder Länder (OPEC) zusammengeschlossenen Länder ihre Produktion an Rohöl drastisch. Unabhängig davon, ob von den folgenden Liefereinschränkungen¹⁾ die Bundesrepublik Deutschland einschließlich West-Berlin betroffen wurde oder nicht, trat ein Krisenprogramm in Aktion, das sich im Verkehrssektor vom Sonntagsfahrverbot und Höchstgeschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen und Landstraßen bis hin zum Appell an eine »sparsame« individuelle Fahrweise erstreckte.

Selbst Umweltschutzgesetze – wie in Krisenzeiten auch nicht anders zu erwarten – wurden durch das Ausweichen auf schwefelreiches Rohöl ignoriert.

Der Autofahrer mußte von nun an mit ständig steigenden Kraftfahrzeug-, Kraftstoff-, Reparatur- und Ersatzteilkosten und erhöhten Versicherungsprämien leben. Wie reagierte er auf diese Mehrkosten, zumal die »Ölkrise« zeitlich mit der weltweit einsetzenden Rezession²⁾ zusammenfiel? Leistete er bei so viel Verunsicherung Konsumverzicht durch weniger erbrachte Fahrleistungen oder/und durch Kaufverzicht eines Neufahrzeuges?

Wie das eine sich positiv auf die Umweltqualität auswirkt, so ist das andere durch die daraus resultierende Erhöhung der durchschnittlichen Lebensdauer eines Kraftfahrzeugs negativ zu werten.

Für die zu jenem Zeitpunkt noch öffentlichkeitswirksamen umweltschutzaktiven Politiker, Verbände und Bürgerinitiativen kamen die restriktiven Maßnahmen gegen den Individualverkehr nur gelegen, hatten sie sich nicht schon längst für seine Beschränkung, zumindestens in den industriellen und städtischen Ballungsgebieten, ausgesprochen, diese aber für politisch nicht opportun gehalten. Nun fiel die Entscheidung für Repressionen auch gegen den Individualverkehr durch die Instanzen, da die Randbedingungen hierfür von außen diktiert wurden.

Anschrift des Verfassers:

Dipl.-Ing. Herbert Pöhls
Technische Universität Berlin, Fachbereich Verkehrswesen, Fachgebiet Planung von Verkehrssystemen,
Sekt. SG 13, 1 Berlin 12, Str. d. 17. Juni 135

¹⁾ Bis zum 19. November 1973 war die BRD von keiner Lieferbeschränkung betroffen; ab Dezember 1973 rechnete damals Wirtschaftsminister Friderichs bei Fertigprodukten mit einer Liefereinschränkung bis zu 20%. Heute steht fest, daß in der BRD einschließlich Berlin (West) zu keiner Zeit Versorgungsschwierigkeiten mit Vergaser- und Dieselmotoren bestanden. Die Engpässe, die in der Versorgung zeitweise auftraten, waren künstlicher Natur und sollten u. a. dazu dienen, das Preisgefüge für Mineralölprodukte zu »dynamisieren«.

²⁾ Nach Angaben der OECD ist die Ölpreiskrise nicht die Hauptursache der weltweiten Rezession.