

7. Schlußfolgerung

Das Güterkraftverkehrsgewerbe bekennt sich zu allen genannten Prinzipien, natürlich unter Beachtung einer Rangfolge. Für das Überleben des deutschen mittelständischen Güterkraftverkehrs muß das Harmonisierungsprinzip an oberster Stelle stehen. Da eine Harmonisierung insbesondere der Kfz-Steuer auf mittlerem EG-Niveau nicht realisierbar scheint und einheitliche Mineralölsteuersätze zwar von der EG-Kommission vorgeschlagen, aber bislang nicht vom Ministerrat beschlossen wurden, werden Territorialitätsabgaben die fiskalische Zukunft bestimmen. Die Vorschläge der EG-Kommission zur Harmonisierung der fiskalischen Abgaben beruhen alle auf einem solchen Territorialitätsprinzip. In welchem Zeitrahmen jedoch an eine Verwirklichung dieser noch weitgehend theoretischen Überlegungen gedacht werden kann, bleibt offen.

Die gleichzeitige Verwirklichung sinnvoller Lenkungsvorstellungen und Wegeausgabendeckungsprinzipien wird dadurch nicht ausgeschlossen. Eine aufkommensneutrale Verwirklichung von Harmonisierungs-, Äquivalenz- und Lenkungsprinzip stellt auch das fiskalische Prinzip nicht in Frage.

Festzuhalten bleibt, daß es in der Diskussion um eine sachgerechte Gestaltung des Abgabensystems im Güterkraftverkehr in naher Zukunft kaum zu einem Interessenausgleich kommen wird. Zu unterschiedlich sind die Ziele, die mit einem solchen Abgabensystem je nach Interessenlage verfolgt werden.

Summary

When discussing fiscal charges on road transport of goods in the Federal Republic of Germany, aspects of infrastructure costs and harmonization as well as considerations on control are to be taken into account. On the basis of considerations on equivalence it is demanded that freight vehicles should cover the expenses for the infrastructure caused by them. While German trucks make a sufficient contribution to the recovery of infrastructure expenses in the Federal Republic of Germany, this is not the case for foreign vehicles. Fiscal charges of different levels imposed on competitors in international road transport result in distortions of competitive conditions. This leads to the demand for harmonization of the fiscal charges on goods transport by road in Europe. Besides, the application of fiscal charges on road transport of goods is demanded for the purpose of traffic control. Such traffic control aims at using environmentally less harmful means of transport or vehicles in goods traffic. The essay shows that although a simultaneous realization of the principles of harmonization, recovery of infrastructure expenses and traffic control is conceivable, it is not to be expected in the next few years for political reasons.

b.v.c.b.
v.s.r.a.

Einzelhandel, Geschwindigkeit des Verkehrssystems und Shoppingcenters

VON HERMANN KNOFLACHER, WIEN

1. Vorbemerkung

Die Ökonomie und Raumplanung gehen davon aus, daß durch Geschwindigkeitserhöhung Zeiteinsparungen und Erreichbarkeitsvorteile entstehen. Diese Betrachtungsweise geht davon aus, daß die Strukturen im Raum fix und unveränderlich sind und sich durch die Änderung der Geschwindigkeit nicht beeinflussen lassen. Sie bleiben sozusagen den geänderten Geschwindigkeiten „schutzlos ausgesetzt“. Dies trifft sicherlich für den Anfangszustand zu, aber nicht für das System im Laufe der Zeit. Bekannt sind die einschneidenden Veränderungen der Arbeitsplatz- und Produktionsstrukturen als Folge der Geschwindigkeitsänderungen durch die Eisenbahn und die noch dramatischeren Veränderungen, die heute noch lange nicht zum Stillstand gekommen sind, als Folge der Geschwindigkeitsänderungen des motorisierten Individualverkehrs [1]. Wenn die einzige Folge dieser Geschwindigkeitsänderungen lediglich die von der Verkehrsökonomie und Verkehrstechnik berechneten Zeiteinsparungen gewesen wären, hätten zwei wesentliche Effekte auftreten müssen:

- a) ein Zeitüberschuß, der umso größer wird, je höher die Geschwindigkeiten gegenüber dem Anfangszustand werden und
- b) der konstante Erlebnisraum bzw. ein gleichbleibender Wirtschaftsraum, in dem bei immer höheren Geschwindigkeiten immer mehr Zeit eingespart wird.

Beide Annahmen sind offensichtlich falsch, da ein Zeitüberschuß zu einer „Gemütlichkeit“ führen müßte, die nicht festzustellen ist, und die Wirtschaftsräume sich immer stärker ausdehnen. Die Grundhypothesen der bisherigen Verkehrsökonomie scheinen daher falsch zu sein. Dies läßt sich auch empirisch bestätigen. Die Reisezeitverteilungen zeigen nämlich übereinstimmend bei allen Formen individueller Fortbewegung praktisch einen identischen Verlauf, d. h. Fußgänger, Radfahrer und Benutzer des Automobils wenden gleich viel Zeit für ihre Verkehrsbewegungen auf und sind deshalb offensichtlich nicht in der Lage, Zeit zu sparen [2, 3].

Obwohl der Autofahrer zum Teil zehnmal schneller als der Fußgänger unterwegs ist, benötigt er den gleichen Zeitaufwand für die Erledigung seiner täglichen Wege.

Wenn die Zeit eine Konstante ist, wirkt daher nicht die Formel 1, die die Zeiteinsparungen beschreibt, sondern die Formel 2, in der jede Geschwindigkeitserhöhung zu einer Raumausdehnung bei konstantem Zeitbudget führen muß. Dies wird auch durch empirische Beobachtungen bestätigt, bei denen nirgends eine Zeiteinsparung des Autofahrers gegenüber

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Hermann Knoflacher
Institut für Verkehrsplanung
und Verkehrstechnik der TU Wien
Gußhausstraße 30/231
A-1040 Wien

dem Fußgänger im System beobachtet werden konnte [4]. Diese Systemwirkung widerspricht der subjektiven Erfahrung, die naturgemäß von zwei fixen Punkten ausgeht und nur die Geschwindigkeit ändert und dabei übersieht, daß als Folge der Geschwindigkeitsänderung offensichtlich massive Strukturänderungen entstehen.

$$(1) \quad \Delta t = \frac{s}{v_1} - \frac{s}{v_2} = s \cdot \frac{\Delta v}{v_1 \cdot v_2}$$

für $\Delta t = 0$ folgt

$$(2) \quad \Delta s = t \cdot \Delta v$$

bzw. $\Delta s = f(t) \cdot \Delta v$

Eine der massivsten Strukturänderungen in den vergangenen Jahrzehnten war der Zusammenbruch der Nahversorgung, das sogenannte „Greißlersterben“ einerseits bei gleichzeitiger Entwicklung verschiedener Formen der Einkaufszentren. Wir wollen versuchen, diese Gesetzmäßigkeiten im folgenden zu analysieren.

2. Verhältnis von Einzelhandel und Einkaufszentren in einem System sich ändernder Geschwindigkeiten

Wir nehmen eine gleichmäßige Dichte der Einwohner an. Jedes Einzelhandelsgeschäft lebt von den Einwohnern in seinem Einzugsbereich. Diese erreichen mit der Geschwindigkeit v_f als Fußgänger das Geschäft. Die Fläche, die von einem Geschäft abgedeckt wird, ist bei gleichmäßiger Netzstruktur $(t \cdot v_f)^2$.

Die Gesamtkaufkraft für einen Einzelhändler ergibt sich zu

$$(3) \quad p_1 \cdot e \cdot (t \cdot v_f)^2 = G_e,$$

wobei t die für die Einkaufswege aufzuwendende Zeit, v_f ist die Fußgehergeschwindigkeit p_1 der Anteil der in den Einzelhandel investierten Kaufkraft ist. Da t aufgrund der vorliegenden empirischen Befunde konstant angenommen werden kann, ändert sich daher der Kaufkraftzufluß zu einem Geschäft ausschließlich in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit.

Sinkt diese Geschwindigkeit durch Barrieren, wie sie etwa Straßen darstellen, entstehen Kaufkraftverluste für das Geschäft, weil v_f reduziert wird. Die Zugänglichkeit des Einzelhandelsgeschäfts ist daher von der Durchlässigkeit der umgebenden Struktur sowie von der Einwohnerdichte abhängig.

Der zeitliche Aufwand für Einkaufsfahrten wird dem der Einkaufs-Fußwege entsprechen. Ein Einkaufszentrum mit einer entsprechenden Zahl von Parkplätzen wird daher eine Einwohnerzahl über das Verkehrssystem erreichen, die dem Quadrat von Geschwindigkeit mal Zeit proportional ist. Formel 4 berechnet die Gesamtkaufkraft für ein Shoppingcenter.

$$(4) \quad p_2 \cdot e \cdot (t \cdot v_A)^2 = G_s$$

Jede Änderung der Geschwindigkeit wird daher den Einzugsbereich vergrößern oder verkleinern. Das Shoppingcenter wird daher etwa über eine Autobahn tief in die Struktur eingreifen, weil aufgrund der Formel 4 die Zugriffsweite mit dem Quadrat der Geschwindigkeit ansteigt. Dabei werden – wie es auch heute in der Regel der Fall ist – die Kosten für diese Einkaufswege nicht berücksichtigt.

Der Kunde wendet nun einen bestimmten Anteil p_1 seiner Kaufkraft für die Einkäufe im Einzelhandel bzw. p_2 für die Einkäufe im Shoppingcenter auf.

Es seien nun in einem bestimmten Gebiet n_e Einzelhandelsgeschäfte und n_s Shoppingcenters. Vernachlässigt man die konstanten Größen der Zeit für Einkaufswege t und die Einwohnerdichte, erhält man für dieses Gebiet die Formel 5 für einen bestimmten Zustand zum Zeitpunkt T . G ist die gesamte Kaufkraft des Gebietes. Sämtliche Faktoren der Gleichung sind zeitlich variabel. Die Geschwindigkeiten können sich im Laufe der Zeit ändern, der Betrag an Kaufkraft, der in die Einzelhandelsgeschäfte bzw. Shoppingcenters fließt, kann sich durch Werbung im Laufe der Zeit verschieben, und darüber hinaus kann sich die Zahl der Einzelhandelsgeschäfte und Shoppingcenters in diesem Raum verändern. Durch Differenzierung dieser Gleichung ergibt sich die Möglichkeit, verschiedene Einflüsse, die die Verhältnisse zwischen Einzelhandel und Einkaufszentren aus dem Verkehrssystem her bestimmen, zu diskutieren. Wir erhalten zunächst Gleichung 6. Anhand dieser Gleichung können wir verschiedene Fragestellungen unter bestimmten Randbedingungen beantworten.

$$(5) \quad G = n_e \cdot G_e + n_s \cdot G_s = n_e (p_1 \cdot e) t^2 \cdot v_f^2 + n_s (p_2 \cdot e) t^2 v_A^2$$

$$(6) \quad n_e \cdot p_1 v_f^2 + n_s \cdot p_2 v_A^2 = \frac{G}{e \cdot t^2} \quad \left| \frac{\partial}{\partial T} \right.$$

$$\frac{\partial n_e}{\partial T} p_1 v_f^2 + n_e \frac{\partial p_1}{\partial T} v_f^2 + 2 n_e \cdot p_1 v_f \frac{\partial v_f}{\partial T} +$$

$$\frac{\partial n_s}{\partial T} p_2 v_A^2 + n_s \frac{\partial p_2}{\partial T} v_A^2 + 2 n_s \cdot p_2 v_A \frac{\partial v_A}{\partial T} = \frac{\partial G}{\partial T} \frac{1}{e \cdot t^2}$$

3. Welchen Effekt haben Fußgängerzonen?

$$(6a) \quad \frac{\partial v_A}{\partial T} = 0 ; \quad \frac{\partial v_f}{\partial T} > 0$$

Als grobe Vereinfachung soll gelten:

$$\frac{\partial p_1}{\partial T}, \frac{\partial p_2}{\partial T} = 0 ; \quad \frac{\partial G}{\partial T} = 0$$

$$\frac{\partial n_e}{\partial T} p_1 v_f^2 + 2 n_e p_1 \frac{\partial v_f}{\partial T} v_f + \frac{\partial n_s}{\partial T} p_2 v_A^2 = 0$$

$$\frac{\partial n_e}{\partial T} = \frac{1}{p_1 v_f^2} \left(- \frac{\partial n_s}{\partial T} p_2 v_A^2 - 2 n_e p_1 \frac{\partial v_f}{\partial T} v_f \right)$$

Mit den Fußgängerzonen wird die Reisegeschwindigkeit des Fußgängers wesentlich angehoben. Sie liegt im normalen Straßennetz bei 1 bis 1,5 km/h[5], im Bereich der Fußgängerzonen kann sie auf 3 bis 4 km/h problemlos ansteigen; darüber hinaus gibt es noch Effekte aus der Qualität des Umfeldes, die ebenfalls positiv in diese Richtung wirken. Gleichzeitig nehmen wir an, daß keine Geschwindigkeitsänderung im übergeordneten Netz entsteht und die Einkaufszentren in der gleichen Qualität weiter erreichbar sind. Außerdem sollen sich die Verhältnisse der Einkaufsströme zwischen Einzelhandel und Einkaufszentren nicht verändern (6a). Diese Gleichung ist nur dann zu erfüllen, wenn die Zahl der Einzelhandelsgeschäfte zunimmt und/oder die Zahl der Einkaufszentren sich verringert. Da durch Fußgängerzonen der Lebensraum der Einzelhandelsgeschäfte gesichert wird, bleibt daher nur die Verringerung der Zahl der Shoppingcenters übrig - falls diese bereits an den Grenzkosten operieren.

Damit ist nachweisbar, daß Fußgängerzonen die Lebensgrundlagen für Einzelhandelsgeschäfte sichern, aber gleichzeitig ein potentielles Risiko für Einkaufszentren auf der grünen Wiese sind.

Es werden Fußgängerzonen eingerichtet und gleichzeitig die Zufahrtsgeschwindigkeit zu Shoppingcenters verbessert. Die Kaufkraftanteile für Einzelhandelsgeschäfte und Shoppingcenters sollen sich nicht verändern (6b).

$$(6b) \quad \partial v_A > 0, \quad \partial v_f > 0 \\ \partial p_1, \partial p_2 = 0;$$

$$\frac{\partial n_e}{\partial T} p_1 v_f^2 + 2 n_e p_1 \frac{\partial v_f}{\partial T} v_f = \frac{\partial G}{\partial T} \cdot \frac{1}{e \cdot t^2} - \frac{\partial n_s}{\partial T} p_2 v_A^2 - 2 n_s p_2 \frac{\partial v_A}{\partial T} v_A$$

Die Gleichung ist nur dann erfüllbar, wenn der Raum sich vergrößert oder die Kaufkraft G zunimmt. Bei gleichbleibendem Raum muß die Zahl der Einzelhandelsgeschäfte oder die Zahl der Großhandelsgeschäfte abnehmen. Aufgrund der quantitativen Unterschiede wird die Gleichung zu ungunsten der Einzelhandelsgeschäfte in diesem Fall ausgehen. Der Druck auf die nicht durch Fußgängerzonen geschützten Einzelhandelsgeschäfte von den Shoppingcenters her wird größer werden und damit alle Einzelhandelsgeschäfte außerhalb der durch Fußgängerzonen geschützten Bereiche zerstören.

4. Einfluß von Rationalisierungsmaßnahmen

Rationalisierungs- und Werbemaßnahmen der Shoppingcenters wirken jeweils stärker als jene der Einzelhandelsgeschäfte. Das Verhältnis der Wirkung ist proportional zum Quadrat des Quotienten aus Autogeschwindigkeit zu Fußgängergeschwindigkeit (6c). Bei einem Verhältnis der Geschwindigkeiten von 1:10 müßte daher der Einzelhandel hundertmal mehr an Werbung oder Rationalisierung betreiben, um den gleichen Effekt zu erzielen wie die

durch die hohen Geschwindigkeiten und die Infrastrukturvorleistung der öffentlichen Hand bevorzugten Einkaufszentren.

Nur p_i ändert sich

$$(6c) \quad n_s \cdot v_A^2 \frac{\partial p_2}{\partial T} = - n_e \frac{\partial p_1}{\partial T} v_f^2 \\ \frac{\partial p_1}{\partial T} = - \frac{n_s}{n_e} \frac{v_A^2}{v_f^2} \frac{\partial p_2}{\partial T}$$

5. Diskussion der Ergebnisse

Die durch Geschwindigkeitsänderungen als Folge der Investitionen der öffentlichen Hand entstandenen Wettbewerbsverzerrungen haben den freien Markt im Einzelhandel zerstört. Das Korrektiv echter Kosten für höhere Geschwindigkeiten fehlt und läßt eine freie Marktwirtschaft, wie sie immer wieder erwähnt wird, nicht zu. Es läßt sich an Hand der Formeln beschreiben, warum der wirtschaftliche Erfolg des Einzelhandels in Fußgängerzonen begründet wird. Gleichzeitig läßt sich auch darstellen, daß die Erhöhung der Geschwindigkeiten im System durch Straßenausbauten, zusätzliche neue Parkplätze bei Einkaufszentren und die ungebremste Zugänglichkeit aller Strukturen durch das Automobil die Grundlagen des Einzelhandels zwangsläufig zerstören muß.

Die Zeitkonstanz für Mobilität zwingt schnelle Verkehrsteilnehmer bei gleichem Zeitaufwand weiter zu fahren. Dies nützt in erster Linie sämtlichen autoorientierten Einrichtungen. Gleichzeitig wird durch die Infrastruktur die für die Existenz des Einzelhandels wichtige Fußgängergeschwindigkeit reduziert. Bei ungestörter Bewegung hätte der Fußgänger die Möglichkeit, eine Geschwindigkeit von 4 km/h bequem zu erreichen.

Die Verkehrsinfrastruktur wurde in den vergangenen Jahrzehnten weitgehend dem Fußgänger entzogen und für den Autofahrer optimiert. Damit entstanden Barrieren und Umwege für alle Fußgänger, die die Reisegeschwindigkeit für alle Formen des Zufußgehens auf 1 bis 1,5 km/h reduziert haben. D. h. 75 % der Gehgeschwindigkeit werden durch Umwege, dynamische und statische Barrieren und Wartezeiten den Privilegien des Autoverkehrs geopfert. Der Leidtragende dadurch ist der Einzelhandel. Halbiert sich die Geschwindigkeit des Fußgängers, sinkt der Einzugsbereich des Einzelhandels auf ein Viertel. Damit wurde auch dessen Existenzgrundlage zerstört. Hingegen läßt sich einwandfrei beweisen, daß Fußgängerzonen den Einzelhandel wieder aufblühen lassen und die durch die einseitige Bevorzugung entstehenden massiven Marktverzerrungen wieder beseitigt werden können.

Der Einzelhandel hat auch keine Chance, durch verbesserte Werbung seine Lebensgrundlage wieder zu erweitern solange diese Mißverhältnisse in der Erreichbarkeit des Kunden vorherrschen. Auch Rationalisierungsmaßnahmen allein werden dem Einzelhandel nicht helfen, wenn die Infrastruktur diese Bemühungen nicht unterstützt.

6. Schlußfolgerungen

Es läßt sich beweisen, daß es die Marktwirtschaft in der naiven Form, wie sie im Handel immer wieder erwähnt wird, nicht gibt, wenn durch Infrastrukturmaßnahmen Geschwindigkeiten, Erreichbarkeiten und damit Konkurrenzverhältnisse zwischen einzelnen Bereichen massiv verändert werden. Die Änderung der Geschwindigkeit als Folge des motorisierten Individualverkehrs, also der Motorisierung einerseits, sowie der Infrastruktur, also den Straßenausbauten andererseits, zerstört die Lebensgrundlagen des Einzelhandels in mehrfacher Weise:

- Es wird die Zugangsgeschwindigkeit für den Fußgänger durch die Straßenbarrieren auf die Hälfte und noch weniger reduziert. Dadurch sinkt der Einzugsbereich des Einzelhandels auf ein Viertel. Der Einzelhandel muß daher zugrunde gehen.
- Gleichzeitig werden durch ungeheure Investitionen der öffentlichen Hand die Geschwindigkeiten im motorisierten Individualverkehr mit allen erdenklichen Mitteln erhöht bzw. hochgehalten. Dazu gehören koordinierte, auf den Autoverkehr ausgerichtete Signalanlagen, hohe Investitionen für höhere Geschwindigkeiten, Autobahnausbauten und ähnliches.
- Das Versagen der Raumordnungspolitik läßt es darüber hinaus zu, daß an strategisch günstigen Punkten Shoppingcenters entstehen, von denen aus über die hohen Geschwindigkeiten entsprechend dem Quadrat dieser Geschwindigkeiten Räume erreicht werden, um Kaufkraft aus diesen abzuziehen. Es entsteht damit ein brutaler Kampf der Gemeinden untereinander mit zerstörerischen Folgewirkungen für den Einzelhandel. Unter dem Decknamen „freie Marktwirtschaft“ werden hier jahrhundertalte Strukturen des Zusammenlebens, zu denen der Einzelhandel gehört, rücksichtslos zerstört. Die dieser Strukturhaltung dienende Maßnahme der Geschwindigkeitsreduktion oder Fußgängerzonen werden sehr häufig von den Vertretern des Handels bekämpft und als „Zwangsmassnahme“ oder Dirigismus bezeichnet, der die „Spielregeln der Marktwirtschaft“ verletze.

Diese Spielregel der Marktwirtschaft ist die hemmungslose Zerstörung der kleinen Strukturen durch größere. D. h., die Großstrukturen bestimmen die Spielregeln, die sie brauchen, was offensichtlich als Marktwirtschaft definiert wird. Das Aussterben des Einzelhandels wird als Rationalisierung erklärt und in sentimentaler Form bedauert. Die mathematische Analyse zeigt die Wirkungsmechanismen dieses Systems in emotionsloser Form. Das Steuerglied in diesem System ist der Mensch, dem es offensichtlich nicht gelingt, aufgrund seiner evolutionären Ausstattung mit höheren Geschwindigkeiten Zeit zu sparen, sondern der gezwungen ist, bei Systemen mit höheren Geschwindigkeiten längere Reiseweiten in Kauf zu nehmen. Er fängt sich „wie die Motten beim Licht“ damit zwangsläufig in den Einkaufszentren, die eine Blüte als Folge der höheren Geschwindigkeiten erfahren bei gleichzeitiger Vernichtung der verbal so hochgelobten Einzelhandelsstrukturen.

Nur durch eine Änderung der Infrastruktur in einer Form, daß die hohen Geschwindigkeiten und damit das Automobil nicht in die Siedlungen flächenhaft eindringen können, ist es möglich, wieder stabile Einzelhandelsstrukturen zu schaffen. Die bisherigen Erfolge, die sich in den Fußgängerzonen eingestellt haben, beweisen die Richtigkeit dieser Hypothese ebenso wie die bisherigen Erfolge der Einkaufszentren, die die hier aufgestellten mathematischen

Zusammenhänge empirisch belegen. Mit der Änderung der Geschwindigkeit im Verkehrssystem wird nicht Zeit gespart, sondern der Raum und die Raumstrukturen werden grundsätzlich verändert. Die Annahmen der Verkehrsökonomie in diesem Bereich widersprechen daher den Systemwirkungen und führen zwangsläufig zu falschen Schlußfolgerungen. Ebenso sind auch die Annahmen der Raumplanung falsch, da sie lediglich Standortvorteile durch Geschwindigkeitserhöhung berücksichtigen, aber nicht die Standortnachteile, die durch bessere Erschließung entstehen, in Rechnung stellen. Der Schutz der kleinen Strukturen durch schlechtere Erschließung ist die Voraussetzung für ein Fairplay in der Marktwirtschaft, wenn man dieses real betreiben will und nicht nur verbal, um in der Realität das Gegenteil zu verfolgen.

Liste der Abkürzungen

v_f ...	Geschwindigkeit des Fußgängers
v_A ...	Geschwindigkeit des Autofahrers
t ...	Zeit für Einkaufswege
s ...	Entfernung
e ...	Einwohnerdichte
p_1 ...	Anteil der Kaufkraft, die in den Einzelhandel fließt
p_2 ...	Anteil der Kaufkraft, die in die Einkaufsmärkte fließt
G ...	Gesamtkaufkraft
G_e ...	Gesamtkaufkraft Einzelhandel
G_s ...	Gesamtkaufkraft Shoppingcenter
n_e ...	Anzahl der Einzelhandelsgeschäfte in einem bestimmten Gebiet
n_s ...	Anzahl der Shoppingcenters in einem bestimmten Gebiet

Literatur

- [1] Knoflacher, H., Wirkungsmechanismen und Folgewirkungen des Verkehrssystems auf Gemeinden, Seminar: Bahn und/oder Straßen? - die Zukunftsfrage der Gemeinden, in: Beiträge zur Verkehrsplanung 1/1989; Institut für Straßenbau und Verkehrswesen, Technische Universität Wien.
- [2] Brög, W., Wie erreicht man einen Wendepunkt? oder Verhalten beginnt im Kopf. Referat auf dem Internationalen Planungsseminar „Stadtverkehr von morgen“ am 20.-22. Oktober 1988 in Klagenfurt.
- [3] Heinze, G. W., Raumentwicklung und Verkehrsentstehung als mehrdimensionales Verteilungsproblem. Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, Heft 2/1977.
- [4] Schmiedl, H., Mobilitätskennziffern des werktäglichen Personenverkehrs im räumlichen und benutzergruppenspezifischen Vergleich, Dissertation, TU - Wien 1990.
- [5] Nahverkehrskonzept Zentralraum Salzburg, Verkehrsuntersuchung 1982. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. VI. - Nahverkehrskommission, Graz, ab Jahr 1986.

Summary

The so called market-economy is an illusion since the fair competition has been destroyed by public investment which change the speed, the accessibility and therefore competition condition between different kinds of shops. The accessibility for pedestrians is reduced due to the dynamic traffic barrier of car traffic. The accessible area for retailers is reduced down to 1/3 and less compared to pedestrianized areas. The conditions for shopping centers compared to retailers are improved with the second power of the speed of car traffic compared to walking speed. The most effective way to give the retail business a chance to survive is a proper landuse planning together with a traffic management organisation which takes into account the human behaviour. A change of infrastructure in such away, that high speeds and therefore cars are not able to penetrate uncontrolled into the built-up areas.

The paper gives an analytical analysis and explains the observation why retail business has better chances to survive in this kind of urban areas. The probability to spend money in shopping centers instead in retail business is beside other effects, related to the difference of speeds between cars and pedestrians.

Buchbesprechung

Freyer, Walter, Tourismus. Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie,
R. Oldenbourg Verlag, München, Wien 1988,
371 S., DM 49,80

Der Autor versteht sein Werk als Einführung in die Fremdenverkehrslehre und als Einführung in ökonomisches Denken. Er erhebt nicht den Anspruch, neue Erkenntnisse vermitteln zu wollen. Die Zusammenstellung und Systematisierung, ergänzt um eigene Sichtweisen und Schwerpunktsetzungen, bilden das primäre Anliegen des Verfassers. Er gliedert sein Werk in sechs Teile: Ausgangspunkte des Reisens, die Nachfrageseite, das Tourismusangebot, touristische Märkte, Tourismuspolitik und Bedeutung des Tourismus. Damit werden die Entwicklung, die

Bedeutung, der Tourismusmarkt, einschließlich der beiden Marktseiten, und die Politik im Bereich Tourismus abgehandelt. Der Verfasser legt damit eine Gliederung vor, die sich zweifelsohne am zentralen Bezugspunkt der Ökonomie, dem Markt, orientiert. Daraus aber die Schlußfolgerung zu ziehen, das Werk könne als Einführung in das ökonomische Denken, Arbeiten, Analysieren und Argumentieren eingestuft werden, dürfte die Bedeutung der bekannten Einführungen in die Ökonomie in ein falsches Licht rücken.

Die Einführung in die Fremdenverkehrslehre schließt hingegen eine Lücke in der Literatur.

Dr. Hermann Witte, Bonn