

Barbara Kleehaupt



dandelion.com

© 2008 AGI-Information Management Consultants
May be used for personal purposes only or by
libraries associated to dandelion.com network.

Verkehrliche Mobilitätskritik aus ökonomischer Sicht

Verkehrliche Mobilitätskritik
aus ökonomischer Sicht

Barbara Kleehaupt

Verkehrliche Mobilitätskritik

aus ökonomischer Sicht

Verkehrliche Mobilitätskritik

aus ökonomischer Sicht

Verkehrliche Mobilitätskritik

aus ökonomischer Sicht

Das Buch enthält eine kritische Analyse der Verkehrsprobleme in Deutschland und eine ökonomische Bewertung der verschiedenen Verkehrsmittel. Es zeigt die Auswirkungen der Verkehrsprobleme auf die Wirtschaft und die Umwelt und bietet Lösungsansätze für die Verbesserung der Verkehrssituation.



PETER LANG

Europäischer Verlag der Wissenschaften

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

I. GRUNDLAGEN	1
1. Problemstellung	1
2. Aufbau der Arbeit	2
3. Zum Mobilitätsbegriff im allgemeinen	3
3.1. Mobilitätsobjekte und Mobilitätssubjekte.....	4
3.2. Ausgewählte Mobilitätsarten: Soziale, berufliche, qualifikatorische und räumliche Mobilität.....	5
3.3. Zur Realität von Mobilität: aktuelle und potentielle Mobilität.....	9
3.4. Mobilität als Individual- und Systemkategorie.....	10
4. Zum Begriff verkehrlicher Mobilität	10
4.1. Zur Diskussion des Mobilitätsbegriffs in der Verkehrswissenschaft.....	10
4.2. Einzelwirtschaften als Mobilitätssubjekte.....	17
4.3. Aktivitäten von Konsumtiv- und Produktivbetrieben als Auslöser verkehrlicher Mobilität.....	17
4.4. Eigene und fremde; selbstveranlaßte und fremdveranlaßte Mobilität.....	22
4.5. Zum Zusammenhang von Mobilität und Verkehr.....	23
5. Mobilitätsbetrachtungen als Ausgangspunkt einer neuen Problemorientierung im Verkehrswesen	24

II. MÖGLICHKEITEN DER MESSUNG VERKEHRLICHER MOBILITÄT	29
1. Mögliche Bezugsebenen und Bezugsobjekte verkehrlicher Mobilität	29
1.1. Ebene der "Fortzubewegenden"	29
1.1.1. Personenbezug	29
1.1.2. Güterbezug	30
1.1.2.1. Mengenmäßiger Güterbezug	31
1.1.2.2. Wertmäßiger Güterbezug	32
1.2. Ebene der Fortbewegungsmittel	33
2. Mobilitätsindikatoren: Eigenschaftsstellen verkehrlicher Mobilität	33
2.1. Personen- und güterbezogene Mobilitätsindikatoren	34
2.2. Fortbewegungsmittelbezogene Mobilitätsindikatoren	37
2.3. Zusammenhänge zwischen personenbezogenen und fortbewegungsmittelbezogenen Eigenschaftsstellen verkehrlicher Mobilität	39
3. Ausprägung ausgewählter Eigenschaftsstellen verkehrlicher Mobilität - Entwicklung und aktueller Stand	41
III. EINFLÜSSE AUF VERKEHRLICHE MOBILITÄT UND DEREN INTERDEPENDENZEN: VERKEHRSINTENSIVIERUNG BETRIEBLICHEN HANDELNS ALS SICH SELBSTVERSTÄRKENDER PROZESS	53
1. Marktliche Abhängigkeiten: Wechselbeziehungen zwischen organisatorischen, räumlichen und zeitlichen Dimensionen betrieblichen Handelns und verkehrlicher Mobilität	56
1.1. Entwicklungen betrieblicher Aktivitäten in organisatorischer Dimension und verkehrliche Mobilität	56
1.1.1. Spezialisierung produktivbetrieblicher Aktivitäten	56
1.1.2. Differenzierung konsumtivbetrieblicher Aktivitäten	62

1.2. Entwicklungen betrieblicher Aktivitäten in räumlicher Dimension und verkehrliche Mobilität	71
1.2.1. Räumliche Entwicklungen produktivbetrieblicher Aktivitäten.....	72
1.2.1.1. Veränderungen von Raumnutzungsprozessen: Ausdehnung des produktivbetrieblichen Aktionsraumes	72
1.2.1.2. Raumstruktureller Wandel: Zentralisierung sowie Konzentration und Dispersion produktivbetrieblicher Standorte	74
1.2.2. Räumliche Entwicklung konsumtivbetrieblicher Aktivitäten	82
1.2.2.1. Veränderungen von Raumnutzungsprozessen: Ausdehnung konsumtivbetrieblicher Aktionsräume	82
1.2.2.2. Raumstruktureller Wandel: Relative Dispersion konsumtivbetrieblicher Standorte	87
1.3. Entwicklungen betrieblicher Aktivitäten in zeitlicher Dimension und verkehrliche Mobilität	93
1.3.1. Beschleunigung und zeitliche Ausdehnung produktivbetrieblicher Aktivitäten	95
1.3.2. Zeitliche Ökonomisierung konsumtivbetrieblicher Aktivitäten	96
2. Politische Abhängigkeiten: Wechselbeziehungen zwischen staatspolitisch gesetzten Rahmenbedingungen betrieblichen Handelns und verkehrlicher Mobilität.....	99
2.1. Verkehrspolitik und verkehrliche Mobilität.....	99
2.2. Raumplanung und verkehrliche Mobilität.....	105

IV. MOBILITÄT IN DER KRISE? VERKEHRLICHE MOBILITÄTSKRITIK AUS ÖKONOMISCHER SICHT	109
1. Gegenstände verkehrlicher Mobilitätskritik	109
1.1. Überlastung verkehrlicher Infrastrukturen.....	109
1.1.1. Überlastungen von Straßenverkehrsinfrastruktur.....	112
1.1.2. Überlastung von Flughäfen und Luftraum	115
1.1.3. Überlastung von Schieneninfrastruktur	117
1.2. Verkehrsbedingte Umweltbelastungen	118
1.2.1. Belastungen der natürlichen Umwelt	118
1.2.1.1. Verbrauch nicht regenerierbarer Energierohstoffe.....	118
1.2.1.2. Abgasemissionen.....	128
1.2.1.2.1. Kohlendioxid (CO ₂)	132
1.2.1.2.2. Wasserdampf (H ₂ O)	136
1.2.1.2.3. Kohlenmonoxid (CO)	136
1.2.1.2.4. Stickoxide (NO _x)	139
1.2.1.2.5. Ozon (O ₃).....	142
1.2.1.2.6. Flüchtige organische Verbindungen (VOC).....	143
1.2.1.2.7. Staub	145
1.2.1.2.8. Schwefeldioxid (SO ₂).....	147
1.2.1.2.9. Blei.....	149
1.2.1.3. Boden- und Wasserbelastungen.....	150
1.2.1.4. Flächenverbrauch.....	153
1.2.1.5. Ökologische Trennwirkungen.....	159
1.2.2. Belastungen der personal-sozialen Umwelt.....	159
1.2.2.1. Lärm.....	159
1.2.2.2. Soziale Trennwirkungen.....	164
1.2.2.3. Lebensopfer	166

1.3. Verkehrsbedingte Beeinträchtigungen ökonomischer und rechtlicher Art.....	172
2. Verkehrliche Mobilitätskritik aus Sicht der ökonomischen Theorie.....	173
2.1. Zum ökonomischen Charakter verkehrlicher Mobilitätskritik.....	174
2.1.1. Wirtschaftliche Güter und Güterverzehr.....	174
2.1.1.1. Zum Begriff wirtschaftlicher Güter.....	174
2.1.1.2. Private Güter, öffentliche Güter, Mischgüter.....	176
2.1.1.3. Güterverzehr und Kostenbegriff.....	180
2.1.2. Zum Zusammenhang der Theorien öffentlicher Güter und externer Kosten.....	183
2.2. Gesellschaftliche Kosten im Verkehr als Gegenstände ökonomischer Mobilitätskritik.....	185
2.2.1. Zur Veranlassung gesellschaftlicher Kosten: Gesellschaftliche Kosten im weiteren und engeren Sinne.....	186
2.2.2. Inhaltliche Dimensionen gesellschaftlicher Kosten des Verkehrs.....	187
2.2.3. Zeitliche Dimensionen gesellschaftlicher Kosten des Verkehrs.....	191
2.2.4. Räumliche Dimensionen gesellschaftlicher Kosten des Verkehrs.....	196
2.2.5. Transformierbarkeit gesellschaftlicher Kosten des Verkehrs in private Kosten.....	196
2.2.5.1. Möglichkeiten und Grenzen der Monetarisierung gesellschaftlicher Kosten des Verkehrs.....	197
2.2.5.2. Mögliche Ansätze zur monetären Bewertung gesellschaftlicher Kosten des Verkehrs.....	198
2.2.5.2.1. Zahlungsbereitschaftsanalyse.....	199
2.2.5.2.2. Schadenskostenansatz.....	200
2.2.5.2.3. Vermeidungskostenansatz.....	201

2.2.5.3. Übersicht über bisherige Ergebnisse von Monetarisierungsmaßnahmen bezüglich gesellschaftlicher Kosten des Verkehrs	202
2.2.6. Gewicht gesellschaftlicher Kosten des Verkehrs für die Betroffenen	204
2.3. Bedeutung des Tolerierens gesellschaftlicher Kosten des Verkehrs für betriebliche Mobilität.....	204
2.4. Zur Frage einer möglichen Kompensation gesellschaft- licher Kosten durch gesellschaftliche Nutzen des Verkehrs	205
V. NOTWENDIGKEIT, MÖGLICHKEITEN UND GRENZEN EINER BEEINFLUSSUNG VERKEHRLICHER MOBILITÄT ZUR BEKÄMPFUNG GESELLSCHAFTLICHER KOSTEN DES VERKEHRS	213
1. Zur Notwendigkeit einer "Verkehrswende" hin zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung	213
1.1. Zunehmender Problemdruck vor dem Hintergrund verkehrsrelevanter Prognosedaten.....	217
1.2. Geringes Problembewältigungspotential bisher ergriffener sowie vorgesehener Maßnahmen: "Scheinlösungen" der Mobilitätsproblematik	221
2. Grundsätzliche Handlungsoptionen im Umgang mit gesellschaftlichen Kosten des Verkehrs	225
3. Möglichkeiten und Grenzen der Beeinflussung verkehrlicher Mobilität zur Bekämpfung gesellschaftlicher Kosten des Verkehrs.....	230
3.1. Verkehrspolitische Ansätze.....	231
3.1.1. Leistungspolitische Instrumente	232
3.1.2. Ordnungspolitische Instrumente.....	237
3.1.2.1. Ökonomische Instrumente	238
3.1.2.2. Ordnungsrechtliche Instrumente.....	247
3.2. Raumplanerische Ansätze	252

4. Nachhaltige verkehrliche Mobilität - Vision oder Fiktion?262

LITERATURVERZEICHNIS267

Abel, M. (2004): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2005): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2006): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2007): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2008): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2009): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2010): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2011): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2012): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2013): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2014): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2015): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2016): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2017): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2018): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2019): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2020): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2021): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2022): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2023): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2024): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.

Abel, M. (2025): *Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Berlin: Springer.