

# 1 Wirtschaftswissenschaften im Verkehr

(Powell Kap. 1)

## 1.1 Ökonomie und Verkehrsökonomie

“Economics is the study of the problem of using available factors of production as efficiently as possible, so as to obtain the maximum fulfilment of society’s unlimited demands for goods and services.

The ultimate purpose of economic endeavour is to satisfy human wants for goods and services.

The problem is that, whereas wants are virtually without limit, the resources – natural resources, labour, capital – available at any one time to produce goods and services are limited in supply.

The fact of scarcity means that we must always be making choices.

If, to take an example, more resources are devoted to producing motor cars, then fewer resources are available for providing hospitals and other goods.”

14. April 2008, p. 1

Zu merken:

- praktisch unbegrenzte Nachfrage
- begrenzte Ressourcen
- Problem, wie die Ressourcen alloziiert werden

[[Das mit der Begrenztheit der Ressourcen finde ich persönlich sowohl in der allg. politischen Diskussion als auch hier an der TUB manchmal unterbewertet.]]

14. April 2008, p. 3

(Collins: Dictionary of Economics, cited via Powell-I, p13).

14. April 2008, p. 2

Verkehr ist einer der genannten “Services”, und in diesem Sinne ist “Verkehrsökonomie” eine Untermenge von “Ökonomie”.

Fragen, mit denen sich **ökonomische Theorie im Bereich Verkehr** beschäftigt:

- Welche Faktoren beeinflussen Angebot und Nachfrage von Verkehr?
- Wie viele und welche Ressourcen sollten für Verkehr alloziiert werden?
- Wie sollten die Anbieter von Verkehr(sleistung) be-/entlohnt werden?
- Wieviel sollten Benutzer von Verkehrsleistungen bezahlen?
- Wie können Verkehrsanbieter ihren Profit maximieren, oder ihren Subventionsbedarf minimieren?
- Sollte die Regierung das Angebot von Verkehrsleistung regulieren?

14. April 2008, p. 4

## 1.2 Wer entscheidet über die Allokation der Ressourcen?

Man muss definieren, auf welchen Bereich sich die ökonomische Analyse bezieht.

(Person, Unternehmen, Stadt, Nation, EU, ...)

(Bsp. Ausschreibung von Busunternehmen)

In vielen Situationen sind die Interessen von (profitorientierten) Unternehmen deckungsgleich mit den Interessen der Gesellschaft.

In diesen Situationen gilt Adam Smith's "invisible hand".

Gut funktioniert die "unsichtbare Hand" bei "fluiden" Verteilungsproblemen, wo jede Person mit einem bestimmten Warenkorb startet und dessen Zusammensetzung entsprechend ihrer Vorlieben verbessern will.

Übersichtliche Beispiele sind im Verkehrsbereich nicht so einfach zu konstruieren. Am ehesten: Ein unregulierter Rikscha-Markt (wie teilweise in Asien), bei dem jedem Anbieter genau eine Rikscha gehört.

In anderen Situation ist das nicht so.

14. April 2008, p. 5

Mitfahrer in der Bahn; weitere DVD des Betriebssystems).

- Die "initialen Warenkörbe" sind nicht so verteilt wie gesellschaftlich gewünscht.

Es besteht m.E. ein breiter Konsens, dass eine gewisse Menge von Regulierung notwendig ist. Dies betrifft alleine schon so Dinge wie Vertragsrecht, Eigentumsrecht, Gewaltmonopol des Staates, ...

Andererseits bewirkt zuviel Regulierung Misswirtschaft und Korruption (der Regulator kann bestochen werden), und es ist schwierig, gleichzeitig effizient zu bleiben (siehe die Planwirtschaft im ehemaligen Ostblock; "effizient" im Sinne von "Pareto effizient", s. später).

Damit haben wir:

- Eine gewisse Menge von Regulierung ist unabdingbar für "unsere" Gesellschaft.
- Zuviel Regulierung ist auch nicht gut.
- Der Kompromiss muss m.E. (mal wieder) gesellschaftlich verhandelt werden.
- Es kann passieren, dass an den "falschen" Stellen reguliert wurde.

14. April 2008, p. 7

Dann muss die Regierung (als demokratische Vertretung des Volkes) intervenieren (**Regulierung**).

Typische Fälle, bei denen Intervention (Regulierung) notwendig ist:

- Externe Kosten – Kosten, die außerhalb des "normalen" Marktes anfallen – Beispiel: Lärm.  
"Stau" ist ein anderes typisches Beispiel: Eine neu hinzukommende Teilnehmerin zahlt nicht für die Zeitverzögerung, die sie bei allen nach ihr kommenden verursacht.
- Markt ist nicht "flüssig" genug – z.B. Wohnungsmarkt: Wenn plötzlich in einer Stadt Knappheit auftritt, dann braucht resultierende Bautätigkeit ca. 10 Jahre. Man könnte man den Markt z.B. fluide machen, indem man *alle* Mietpreise zur Disposition stellt (und diejenigen Bewohner, die dadurch überfordert sind, aus der Stadt rauswirft :-(.).
- Sogenannte **natürliche Monopole**. Wir werden uns das noch genauer ansehen; in etwa: Fixkosten sind sehr hoch (z.B. Bau der Infrastruktur (Straßennetz, Eisenbahntrassen, Flughäfen; Stromnetz, Telephonnetz); Schreiben des Betriebssystems) und Kosten pro weiterem Kunden sind niedrig (zusätzlicher

14. April 2008, p. 6

## 1.3 Verkehrsökonomie vs. "Spatial Economics"

**Verkehrsökonomie** ... nimmt die räumlich-geographische Struktur als gegeben an, und betrachtet die verkehrlichen Konsequenzen aus ökonomischer Sicht.

**Spatial economics** ... betrachtet, wie sich die räumlich-geographische Struktur aus ökonomischer Sicht entwickelt (oder wenigstens entwickeln sollte).

Z.B. "location choice" von Firmen.

Dabei wird oft die Verkehrsinfrastruktur (z.B. Lage von Flughäfen/Bahnhöfen) oder wenigstens das Verkehrsverhalten als fest angenommen.

Wir beschäftigen uns mit ersterem.

14. April 2008, p. 8