

## 12 Die Wichtigkeit von Transport in der Volkswirtschaft

(Powell Kap. 11?)

### 12.1 Anteil von Transport an der Volkswirtschaft

#### 12.1.1 Funktionen von Verkehr

Ohne Transport funktioniert keine moderne Volkswirtschaft, weil erst Transport von Gütern arbeitsteilige Produktion ermöglicht.

Im Personenbereich gibt es zwei Anteile:

- Verkehr bringt Arbeitskräfte zu Arbeitsorten.
- Verkehr ist Bestandteil des w'lichen Verbrauches.  
(In D'land sind ca. 80% aller Passagierfahrten *nicht* im Zusammenhang mit Arbeit oder Ausbildung.)

13. Juli 2009, p. 1

12 Die Wichtigkeit von Transport in der Volkswirtschaft

12.1 Anteil von Transport an der Volkswirtschaft

#### 12.1.3 Wie groß sollte der Verkehrs-Sektor sein?

Wäre der Verkehrssektor kompetitiv, so würde sich die optimale Größe von selbst einstellen, im kompetitiven Wettbewerb mit anderen Verwendungsmöglichkeiten der knappen Ressourcen.

Da der Verkehrssektor aber nicht vollständig kompetitiv ist, muss man darüber nachdenken.

Es gibt kein theoretisches Argument für eine optimale Größe des Verkehrs-Sektors, abgesehen von den offensichtlichen Argumenten:

- "Null" ist zu klein, denn Transport ist nötig zur arbeitsteiligen Produktion, und ist universell in Anspruch genommener Anteil des Konsums.
- "100%" ist offensichtlich zu viel, denn dann sind keine Ressourcen mehr für anderes da.

Regionen, in denen natürliche Ressourcen stark verteilt sind, brauchen vermutl. mehr Transport als andere.

13. Juli 2009, p. 3

12 Die Wichtigkeit von Transport in der Volkswirtschaft

12.1 Anteil von Transport an der Volkswirtschaft

#### 12.1.2 Wie groß ist der Verkehrs-Sektor?

(Zahlen aus Powell-I, also UK)

- Ca. **16%** aller Haushalts-Ausgaben, entsprechend ca. **8%** des Brutto-Sozial-Produktes (BSP).  
Davon allerdings viele Transfer-Zahlungen (Steuern).  
Verbrauch "echter" w'licher Ressourcen ca. **7%** des BSP.
- Fracht-Transport ca. **1.5%** des BSP.
- Regierung ca. **1%** des BSP

Insgesamt: Verkehrs-Sektor macht ca. 10% des BSP aus.

Ca. 7% der Beschäftigung ist im Verkehrs-Sektor.

13. Juli 2009, p. 2

12 Die Wichtigkeit von Transport in der Volkswirtschaft

12.1 Anteil von Transport an der Volkswirtschaft

#### 12.1.4 Die Relation zwischen Verkehr und ökonomischem Wachstum

"transport is essential to economic development" – "this is clearly true"

"more investment in better transport is essential if a country is to enjoy rapid economic growth" – "this is a much more debatable proposition"

Statistischer Zusammenhang eher schwach – eigentlich auch nicht verwunderlich, denn Verkehr ist nur eine von vielen Komponenten (Arbeitskraft, Land, Bildung, Kapital, ...).

Investitionen in Verkehr machen nur dann Sinn, wenn die dadurch eingesparten oder neu generierten Ressourcen größer sind als die durch die Investition verbrauchten Ressourcen.

Starker Indikator: Überlastung (Stau).

13. Juli 2009, p. 4

12 Die Wichtigkeit von Transport in der Volkswirtschaft

### 12.1.5 Relation zwischen Verkehr und lokaler Entwicklung

Wenn man Güter leichter (preiswerter) exportieren kann, dann kann man für einen größeren Markt produzieren.

Leider ist es dadurch auch für einen externen Wettbewerber leichter, den regionalen Markt zu beliefern.

[[Theorie geht davon aus, dass sich der effizientere Produzent durchsetzt, und die dadurch freigesetzten Ressourcen anderweitig eingesetzt werden.

Praxis zeigt m.E., dass diese Anpassung auch erhebliche Kosten verursacht, die evtl. höher liegen als die vorherigen Effizienzgewinne.]]

Verkehrliche Zugänglichkeit spielt eine wichtige Rolle bei der Revitalisierung urbaner Zentren – ein Problem, welches wir in D'land nicht so sehr haben.

### Probleme bei der ökonomischen Bewertung von Umweltwirkungen:

- Sehr breite Wertebereiche. Je nach Ansatz bekommt sind Projekte damit ökonomisch sinnvoll oder auch nicht.
- Projekte, die nach bisheriger Bewertung extrem bauwürdig waren (Nutzen-Kosten-Verhältnis von sehr viel größer als eins), kommen damit sehr viel näher als eins, oder sogar darunter.

(Natürlich vor allem mit den hohen Kostenansätzen für Umwelt.)

Dies rechtfertigt bis zu einem gewissen Grade im Nachhinein, dass (im Straßenbau) nur Projekte mit einem extrem hohen "traditionellen" NKV ( $> 4$ ) gebaut wurden.

### 12.2 Verkehr und Umwelt

Was hat "Umwelt" mit "Verkehrswirtschaft" zu tun?

Eine vollständige ökonomische Analyse bezieht alle Auswirkungen ein, welche etwas mit "Lebensqualität" zu tun haben.

Negative Umweltauswirkungen reduzieren also den Nutzen.

#### Luftverschmutzung/Klimawandel:

PKW: 0.002 bis 0.03 Eu/km

LKW: 0.04 bis 1.15 Eu/km

#### Lärm:

LKW: ... bis 0.4 Eu/km

Mein eigener Eindruck ist, dass man, wenn man es ehrlich meint, wenigstens folgendes tun muss:

- NKV sowohl traditionell als auch mit "niedrigen" als auch mit "hohen" Umweltbewertungen ausrechnen.
- Sich darüber klar sein, dass man Entscheidungen zwischen Projekten nicht rein technokratisch treffen kann.
- Nicht destoweniger gibt es einen technokratischen Kern der Analyse, und den sollte man auch sauber machen.

## 12.3 Verkehr und Lebensstile

Verkehrsinfrastruktur hat Auswirkungen auf die Wahl von Lebensstilen, und dies hat letztendlich wieder ökonomische Auswirkungen. Z.B.

- Leichte Erreichbarkeit der Vorstadt mit dem Auto sowie "Verlärmung" der Innenstadtbereiche durch das Auto bewirken, dass viele Leute in die Vorstädte ziehen.  
(Dies ist dann übrigens oft auch die rational "richtige" Entscheidung.)
- Diese Art der Ausdünnung der Nachfrage zieht es nach sich, dass sie durch öffentlichen Verkehr nicht mehr bedienbar ist. Der öffentliche Verkehr muss in Konsequenz reduziert werden.
- Dies schafft wieder soziale Ausgrenzung für Leute, die sich kein Auto leisten können.
- Eine Auto-lastige Gesellschaft lebt potentiell ungesünder, weil die Leute sich zu wenig bewegen.