

Steffen Bukold

Kombinierter Verkehr Schiene/Straße in Europa

**Eine vergleichende Studie zur Transformation
von Gütertransportsystemen**



PETER LANG

Frankfurt am Main • Berlin • Bern • New York • Paris -Wien

INHALTSVERZEICHNIS

KAPITEL 1 EINLEITUNG

1.1	Güterverkehr als gesellschaftliches und analytisches Problem	17
1.2	Die methodische Perspektive	18
1.3	Gang der Untersuchung	19
1.4	Das Untersuchungsfeld Kombiniertes Verkehr	19
1.4.1	Wachstum des LKW-Verkehrs und Krise der Bahn	19
1.4.2	Definition	21
1.4.3	Typen	23
1.4.4	Technisch-organisatorische Elemente	23
1.4.5	Institutionell-organisatorische Elemente	29
1.4.6	Wertschöpfung	32
1.4.7	Volumen und Marktanteile	35
1.4.8	Der KV im Spannungsfeld zwischen Integration und Industrialisierung	40

KAPITEL 2 METHODISCHE GRUNDLAGEN

2.1	Die Geschichte des Güterverkehrs als Sequenz von Gütertransport-Systemen	43
2.2	Vom Technikdeterminismus zur gesellschaftlichen Konstruktion von Technik	48
2.3	Disziplinäre Wurzeln des Trajekt-Ansatzes	51
2.3.1	Grundlagen in der Soziologie und der Geschichte: Die Technikgeneseforschung	51
2.3.2	Grundlagen in der Makroökonomie: Evolutionary Economics	57
2.3.3	Grundlagen in der Mesoökonomie: Large Technical Systems	62
2.3.4	Grundlagen in der Mesoökonomie: Kettenansätze	66
2.4	Der Trajekt-Ansatz	73
2.4.1	Trajekt und Selection Environment	73

2.4.2	Large Technical System (LTS)	74
2.4.3	Die Industrialisierung des LTS	75
2.4.4	Der Kettencharakter des LTS	77
2.4.5	Der Netzwerkcharakter des LTS	78
2.4.6	Die Beziehung zwischen Industrialisierung und Kettenintegration	80

KAPITEL 3 DIE GENESE DES KOMBINIERTEN VERKEHRS

3.1	Die Seeschifffahrt	87
3.1.1	Das Problem: Die Industrialisierungsschranke im Seeverkehr	87
3.1.2	Das Trajekt der Containerisierung im Seeverkehr	88
3.1.3	Folgen für die Seehäfen	94
3.2	Die Bahn	96
3.2.1	Das Problem: Verlust der Kettenkontrolle	96
3.2.2	Trajekte der Bahn	98
3.3	Die Binnenschifffahrt	101
3.3.1	Das Problem: Keine Filiale-Kontrolle und ineffiziente Schnittstellen	101
3.3.2	Trajekte der Binnenschifffahrt	101
3.4	Der LKW	103
3.4.1	Der LKW in der Sackgasse	103
3.4.2	Trajekte des LKW	107
3.5	Konfliktfeld Behälternormung: Angelsächsische Fuß versus kontinentale Zentimeter	111
3.5.1	Erstes Konfliktfeld: Industriepaletten gegen Bahn-Kleinbehälter	111
3.5.2	Zweites Konfliktfeld: LKW-Behälter gegen Binnencontainer der Bahn	114
3.5.3	Drittes Konfliktfeld: ISO-Container gegen Europalette und Wechselbehälter	114
3.6	Konsequenzen für die weitere Entwicklung	116

KAPITEL 4 FALLSTUDIE NIEDERLANDE

4.1	Die Entwicklung des Gütertransportsystems bis 1800	119
4.2	Die Entwicklung des Gütertransportsystems zwischen 1800 und 1920	120
	4.2.1 Politik und Ökonomie	120
	4.2.2 Eisenbahn	121
	4.2.3 Binnenschifffahrt	124
4.3	Die Entwicklung des Gütertransportsystems ab 1920	126
	4.3.1 Straßentransport	126
	4.3.2 Binnenschifffahrt	130
	4.3.3 Eisenbahn	131
4.4	Der Kombinierte Verkehr	134
	4.4.1 Verkehrsgeographische Aspekte	134
	4.4.2 Statistik	136
	4.4.3 Politik	143
4.4.4	Das LKW-Gewerbe	150
4.5	Die Produktion des Kombinierten Verkehrs	151
	4.5.1 Krise im KV	151
	4.5.2 Nationaler KV	152
	4.5.3 Internationaler KV	153
	4.5.4 Kooperation mit ausländischen Nachbarbahnen	154
4.6	Die Vermarktung des Kombinierten Verkehrs	155
	4.6.1 Allgemeine Strukturen	155
	4.6.2 Der KV-Großhändler Netrail	156
	4.6.3 Optimodal - das Joint Venture von NSG und Intercontainer	158
	4.6.4 Trailstar	159
	4.6.5 Weitere Anbieter im niederländischen KV	166
4.7	Zusammenfassung: Anbieterstrukturen im niederländischen KV	167
4.8	Die Containerbinnenschifffahrt	169

4.8.1	Typen	169
4.8.2	Quantitative Entwicklung	170
4.8.3	Die organisatorische Entstehung und Entwicklung des Trajekts	171
4.8.4	Transportzeiten und Kostenstruktur	175
4.9	Perspektiven	177

KAPITEL 5 FALLSTUDIE FRANKREICH

5.1	Die frühe Entwicklung des Gütertransportsystems	179
5.1.1	Die Vorgeschichte bis 1820	179
5.1.2	Güterverkehr und Staat	180
5.1.3	Die Eisenbahn bis 1938	181
5.2	Die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs	186
5.2.1	Statistische Analyse	186
5.2.2	Politik	202
5.2.3	SNCF: Der Güterverkehr in der Krise	205
5.2.4	Die frühe Entwicklung des Produktionssystems im KV	207
5.2.5	Die aktuelle Entwicklung des Produktionssystems im KV	209
5.2.6	Terminals	217
5.2.7	Das Schienennetz	219
5.2.8	Die Vermarktung des KV	220
5.3	Perspektiven	226

KAPITEL 6 FALLSTUDIE DEUTSCHLAND

6.1	Die historische Entwicklung des Gütertransportsystems	227
6.1.1	Binnenschifffahrt	227
6.1.2	Entwicklungshemmnisse der Binnenschifffahrt und die Konkurrenz durch die Bahn	228
6.1.3	Die Eisenbahn	229

6.1.4	Die frühe Entwicklung des Straßenverkehrs	231
6.1.5	Die Konkurrenz zwischen Bahn und LKW	232
6.2	Die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs	236
6.2.1	Verkehrsgeographische Situation	236
6.2.2	Statistik	236
6.2.3	LKW-Gewerbe und Kombiniertes Verkehr	252
6.2.4	Politik	258
6.2.5	Die Entwicklung des Produktionssystems des KV	263
6.2.6	Die Vermarktung des KV durch die Bahn	275
6.2.7	Der Huckepackverkehr: Kombiverkehr	282
6.3	Aktuelle Probleme und Perspektiven im deutschen Kombinierten Verkehr	287
6.3.1	Die Strukturreform der DB	287
6.3.2	Die Zukunft des Produktionssystems	288
6.3.3	Neue Märkte für den KV	293
6.3.4	KV-Potential und Investitionspläne des Staates	296
6.3.5	Perspektiven	299

KAPITEL 7 ZUSAMMENFASSUNG

7.1	Der Trajekt-Ansatz	301
7.2	Die Entstehung des Kombinierten Verkehrs	301
7.2.1	Die Seeschifffahrt	302
7.2.2	Die Bahn	303
7.2.3	Die Binnenschifffahrt	304
7.2.4	Der LKW	304
7.2.5	Der Kombinierte Verkehr im Schnittpunkt modaler Trajekte	305
7.3	Nationale Trajekte	306
7.3.1	Niederlande	306
7.3.2	Frankreich	309

7.3.3	Deutschland	312
7.4	Die Herausbildung des Trajekts des Kombinierten Verkehrs Querschnittsergebnisse und Ausblick	317
7.4.1	Endogene Trajektfaktoren I: Entwicklung und Perspektiven der technisch-organisatorischen Elemente	317
7.4.2	Endogene Trajektfaktoren II: Entwicklung und Perspektiven der organisatorisch-institutionellen Faktoren	325
7.4.3	Exogene Trajektfaktoren: Raum, Konkurrenz, Politik	327
	LITERATURLISTE	333