

BEITRÄGE

AUS DEM INSTITUT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT
AN DER UNIVERSITÄT MÜNSTER

HERAUSGEGEBEN VON H. ST. SEIDENFUS

Heft 96

Hans-Joachim
Massenberg

Deregulierung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland

- Eine kritische Analyse vor dem Hintergrund der US-
amerikanischen Deregulierungsdiskussion

TECHNISCHE HOCHSCHULE DARMSTADT
Fachbereich 1
<u>Gesamtbibliothek</u>
<u>Betriebswirtschaftslehre</u>
Inventar-Nr. : 35.569
Abstell-Nr. : A08/178
Sachgebiete: 0.5.2

VANDENHOECK & RUPRECHT IN GÖTTINGEN

1981

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der Tabellen	9
Verzeichnis der Abbildungen und Übersichten	10
Einleitung	11
Erster Teil: Grundlagen der US-amerikanischen Deregulierungs- Diskussion	13
I. Der ökonomische Hintergrund	13
A. Begriff und Zielsetzung der Deregulierung	13
1) Zum Begriff	13
2) Die Zielsetzung	17
B. Die Mängel der Verkehrsregulierung	18
1) Theoretische Grundlagen der Verkehrsregulierung	18
a) Ansatzpunkte	19
a ₁) "Public Interest"	19
a ₂) Marktversagen	21
(1) Natürliches Monopol	21
(2) Ruinöser Wettbewerb	25
b) Instrumente	26
c) Die Regulierung der Tarife	28
c ₁) Gesetzliche Grundlagen	28
c ₂) Ökonomische Probleme der Tarifniveauregulie- rung	33
(1) Die Bestimmung des Tarifniveaus durch "rate-of-return"-Regulierung	33
(1.1) Das Verfahren	33
(1.2) Die Berechnungsbasis	35
(1.3) Die Rate der Kapitalverzinsung	37
(2) Die Bestimmung des Tarifniveaus durch "operating-ratio"-Regulierung	39
(3) Ergebnis	40

	Seite
(c ₃) Ökonomische Probleme der Tarifstruktur- regulierung	41
(1) Das "cost-of-service"-Konzept	41
(2) Das "value-of-service"-Konzept	44
d) Die Regulierung des Marktzugangs	47
2) Die sozialen Kosten der Regulierung	49
a) Der Begriff der "sozialen Kosten der Regulierung"	50
b) Mißallokation durch Tarifregulierung	51
b ₁) Tarifregulierung, Güterverkehrsnachfrage und allokative Effizienz	52
b ₂) Tarifregulierung und allokative Effizienz im Ver- kehrssektor	55
(1) Ineffizienzen in der Produktion von Verkehrs- leistungen	55
(2) Ineffizienzen der Verkehrsteilung	65
(3) Ineffizienzen der Preisbildung	68
c) Mißallokation durch Marktzugangsregulierung	71
d) Auswirkungen auf die Durchsetzung neuer Transport- technologien	75
e) Institutionelle Probleme	78
f) Gesamtwirtschaftliche Allokationseffekte	80
g) Zusammenfassung	82

II. Deregulierungsvorschläge und Deregulierungsansätze in der US-amerikanischen Verkehrspolitik	84
A. Vorbemerkung	84
B. Theoretische Ansatzpunkte	87
1) Partielle Deregulierung	87
2) Totale Deregulierung	91
C. Einwände	97
1) Probleme des intramodalen Wettbewerbs	98
a) Zur Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs im Güter- kraftverkehr	98

	Seite
b) Zur Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs im Eisenbahn- bereich . . . . .	. 106
2) Probleme des intermodalen Wettbewerbs . . . . .	. 109
a) Zur Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt . . . . .	. 110
b) Zur Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Güterkraftverkehr . . . . .	. 113
D. Gesetzliche Deregulierungsmaßnahmen . . . . .	. 115
1) Der "Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act" von 1976 . . . . .	. 115
2) Der "Motor Carrier Act" von 1980 . . . . .	. 121
Zweiter Teil: Zur Anwendbarkeit der "Deregulation" auf den Güter- verkehrssektor in der Bundesrepublik Deutschland . . . . .	. 125
I. Die Voraussetzungen . . . . .	. 125
A. Das Regulierungssystem des Verkehrssektors . . . . .	. 125
1) Das Zielsystem der Verkehrspolitik . . . . .	. 125
a) Zur Problematik eines rationalen verkehrspolitischen Zielsystems . . . . .	. 125
b) Die Hauptziele "Förderung des Gemeinwohls" und "beste Verkehrsbedienung" . . . . .	. 130
b ₁) "Förderung des Gemeinwohls" . . . . .	. 130
b ₂) Das Ziel der "besten Verkehrsbedienung". . . . .	. 133
c) Die Nebenziele "Verkehrssicherheit" und "Förderung" der Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen" . . . . .	. 140
2) Die Instrumente . . . . .	. 141
a) Preisregulierende Maßnahmen . . . . .	. 142
b) Kapazitätsregulierende Maßnahmen . . . . .	. 146
B. Vergleich und Beurteilung des verkehrspolitischen Regulie- rungssystems in den Vereinigten Staaten und der Bundesre- publik Deutschland . . . . .	. 153
C. Die Struktur der Verkehrsmärkte . . . . .	. 159

	Seite
1) Vorbemerkung . . . . .	. 159
2) Märkte für Eisenbahnleistungen . . . . .	. 160
a) Angebotsseite . . . . .	. 160
b) Nachfrageseite . . . . .	. 163
3) Märkte für Straßengüterverkehrsleistungen . . . . .	. 171
a) Angebotsseite . . . . .	. 171
a ₁) Zahl, Größe und räumliche Verteilung der Unter- nehmen . . . . .	. 171
a ₂) Kapazität und Spezialisierungsgrad . . . . .	. 175
b) Nachfrageseite . . . . .	. 178
4) Märkte für Binnenschiffahrtsleistungen . . . . .	. 182
a) Angebotsseite . . . . .	. 182
a ₁) Unternehmensstruktur . . . . .	. 182
a ₂) Kapazität und räumliche Verteilung der Binnen- schiffsflotte . . . . .	. 184
b) Nachfrageseite . . . . .	. 189
5) Zusammenfassung . . . . .	. 192
II. <u>Deregulierungsansätze für den Güterverkehrssektor der Bun- desrepublik Deutschland</u> . . . . .	. 194
A. Partielle Deregulierung . . . . .	. 194
1) Instrumentbezogene Deregulierung . . . . .	. 194
a) Tarifderegulierung . . . . .	. 194
b) Kapazitätsderegulierung . . . . .	. 196
2) Verkehrsträgerbezogene Deregulierung . . . . .	. 198
B. Totale Deregulierung . . . . .	. 199
III. Die ökonomischen <u>Konsequenzen</u> einer Deregulierung des Güter- verkehrssektors der Bundesrepublik Deutschland . . . . .	. 201
A. Vorbemerkung . . . . .	. 201
B. Instrumentorientierte Deregulierung . . . . .	. 202

	Seite
1) Tarifderegulierung . . . . .	. 202
a) Deutsche Bundesbahn . . . . .	. 202
X b) Gewerblicher Straßengüterfernverkehr . . . . .	. 209
c) Binnenschifffahrt . . . . .	. 213
2) Kapazitätsderegulierung . . . . .	. 217
a) Deutsche Bundesbahn . . . . .	. 217
X b) Gewerblicher Straßengüterfernverkehr . . . . .	. 221
C. Verkehrsträgerorientierte Deregulierung . . . . .	. 230
D. Totale Deregulierung . . . . .	. 234
 Schlußbemerkung . . . . .	. 236
 Literaturverzeichnis . . . . .	. 239