

# BEITRÄGE

AUS DEM INSTITUT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT  
AN DER UNIVERSITÄT MÜNSTER

HERAUSGEGEBEN VON H. ST. SEIDENFUS

Heft 92

Hans-Wilhelm  
Dünner

TECHNISCHE HOCHSCHULE DARMSTADT  
Fachbereich 1

Gesamtbibliothek

Betriebswirtschaftslehre

Inventar-Nr. : 35.572

Abstell-Nr. : A 08 / 180

Sachgebiete : 0,5,2

## Die Wettbewerbssituation auf den Güterverkehrsmärkten der Bundesrepublik Deutschland

- Unter besonderer Berücksichtigung mittelstän-  
discher Güterverkehrsunternehmen -

VANDENHOECK & RUPRECHT IN GÖTTINGEN

1980

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Abkürzungsverzeichnis . . . . .	9
Verzeichnis der Übersichten im Text . . . . .	14
I. Einleitung . . . . .	15
A. Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung kleiner und mittlerer Unternehmen . . . . .	15
B. Problemstellung . . . . .	17
II. Strukturanalyse der Märkte des privaten Güterverkehrsgewerbes 21	
A. Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssektors und die Struktur des Güterverkehrs . . . . .	21
1. Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssektors . . . . .	21
2. Die Struktur des Güterverkehrs . . . . .	22
B. Zur Problematik der Datenbeschaffung für die Analyse der Unternehmensgrößenstruktur der Verkehrsanbieter . . . . .	25
C. Die "Besonderheiten" des Verkehrssektors . . . . .	26
D. Die Binnenschiffahrtsmärkte . . . . .	28
1. Verkehrsträgertypische Merkmale . . . . .	28
2. Die Angebotsstruktur . . . . .	29
2.1 Die Infrastruktur . . . . .	29
2.2 Die Flottenstruktur . . . . .	30
2.2.1 Schiffstypen . . . . .	30
2.2.2 Strukturwandel der Flotte . . . . .	30
2.3 Die Unternehmensstruktur . . . . .	32
2.3.1 Die Anbietergruppen . . . . .	32
2.3.1.1 Die Partikulierschiffer . . . . .	32
2.3.1.2 Die Reedereien . . . . .	33
2.3.2 Veränderungen der Unternehmensstruktur . . . . .	34
2.4 Die Kostenstruktur . . . . .	37

	Seite
3. Die Nachfragestruktur . . . . .	38
3.1 Die Güterstruktur . . . . .	38
3.2 Die Verladerstruktur . . . . .	39
4. Die Stellung des Mittelstandes in der Binnenschifffahrt . . . . .	40
E. Die Straßengüterverkehrsmärkte . . . . .	45
1. Verkehrsträger typische Merkmale . . . . .	45
2. Der Straßengüternahverkehr . . . . .	46
2.1 Die Angebotsstruktur . . . . .	46
2.2 Die Nachfragestruktur . . . . .	48
2.2.1 Die Güterstruktur . . . . .	48
2.2.2 Die Verladerstruktur . . . . .	48
2.3 Die Stellung des Mittelstandes im Straßengüter- nahverkehr . . . . .	48
3. Der Straßengüterfernverkehr . . . . .	49
3.1 Die Angebotsstruktur . . . . .	49
3.2 Die Nachfragestruktur . . . . .	51
3.2.1 Die Güterstruktur . . . . .	51
3.2.2 Die Verladerstruktur . . . . .	51
3.3 Die Stellung des Mittelstandes im Straßengüter- fernverkehr . . . . .	51
4. Die Spedition . . . . .	52
4.1 Die Angebotsstruktur . . . . .	52
4.2 Die Nachfragestruktur . . . . .	54
4.3 Die Stellung des Mittelstandes in der Spedition . . . . .	54
F. Ergebnis . . . . .	55
III. Die Einflüsse auf die Unternehmensgrößenstruktur und ihre Be- deutung für mittelständische Verkehrsunternehmen . . . . .	57
A. Strukturveränderungen der Nachfrage . . . . .	57
1. Die Wandlung der Verkehrsmärkte vom Verkäufer zum Käufermarkt . . . . .	57

	Seite
2. Die Veränderung des Konsumentenverhaltens . . . . .	57
3. Die Veränderung der Nachfragestruktur . . . . .	58
4. Ergebnis . . . . .	58
B. Die staatliche Verkehrspolitik . . . . .	59
1. Historischer Abriß . . . . .	59
2. Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt . . . . .	60
3. Auswirkungen auf den Straßengüterverkehr . . . . .	61
4. Ergebnis . . . . .	63
C. Die besonderen Probleme mittelständischer Verkehrsunter- nehmen . . . . .	64
1. Die unternehmerische Qualifikation als Voraussetzung einer erfolgreichen Unternehmensführung . . . . .	64
2. Das Informationsproblem . . . . .	65
3. Das Finanzierungsproblem . . . . .	65
4. Das Personalproblem . . . . .	66
5. Steuerliche Benachteiligungen . . . . .	67
D. Verkehrsträgerspezifische Erscheinungen und ihre Ursachen	68
1. Die Binnenschifffahrt . . . . .	68
1.1 Überkapazitäten . . . . .	68
1.2 Ruinöse Konkurrenz . . . . .	71
2. Der Straßengüterverkehr . . . . .	75
2.1 Die besonderen Probleme des Straßengüternahver- kehrs . . . . .	75
2.2 Wettbewerbsverzerrungen im internationalen Ver- kehr . . . . .	77
2.3 Unternehmensgrößenprobleme im Straßengüterfern- verkehr . . . . .	81
E. Ergebnis . . . . .	82
IV. Maßnahmen zur Erhaltung und Förderung mittelständischer Unter- nehmen im Verkehr . . . . .	83
A. Mittelstandspolitik im Verkehr . . . . .	83

1. Allgemeine Mittelstandsförderung des Bundes	84
2. Allgemeine Mittelstandsförderung der Länder	87
3. Spezielle Mittelstandsförderung für den Verkehr	87
3.1 Mittelstandsförderung in der Binnenschifffahrt	87
3.2 Mittelstandsförderung im Straßengüterverkehr, der Spedition und Lagerei	89
 B. Allgemeine gewerbepolitische Möglichkeiten und Maßnahmen der Mittelstandsförderung	 89
1. Betriebsberatung	89
2. Verbesserung der Unternehmer- und Mitarbeiterqualifikation durch Schulung und Fortbildung	90
3. Verbesserung der unternehmensexternen Marktinformation	92
4. Verbesserung der unternehmensinternen Information	93
5. Kooperationsförderung	93
6. Ergebnis	94
 C. Verkehrsträgerspezifische Möglichkeiten und Maßnahmen der Mittelstandsförderung	 95
1. Die Binnenschifffahrt	95
1.1 Abwrackaktion	95
1.2 Stilleregulierung	97
1.3 Partikuliergenossenschaften	98
1.4 Das Programm zur Strukturverbesserung der Partikulierschifffahrt des BDB	100
2. Der Straßengüterverkehr	103
2.1 Kostenkennzahlensysteme der Nutzfahrzeughersteller	103
2.2 Spezialisierung und Diversifikation	104
2.3 Kooperation	105
3. Der kombinierte Verkehr	106
3.1 Die volkswirtschaftliche Bedeutung des kombinierten Verkehrs	108
3.2 Betriebswirtschaftliche Vorteile des Kombiverkehrs	110
3.3 Zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten und Hemmnisse	111

	Seite
V. Haben mittelständische Verkehrsunternehmen in Zukunft eine Chance? . . . . .	117
A. Allgemeine Perspektiven . . . . .	117
B. Die Binnenschifffahrt . . . . .	119
C. Die Straßengüterverkehrsmärkte . . . . .	126
D. Zum Erfordernis einer besonderen Wettbewerbshaltungs- und Wettbewerbsförderungs- politik im Verkehr . . . . .	128
1. Das Erfordernis einer Wettbewerbserhaltungspolitik im Verkehr . . . . .	128
2. Das Erfordernis einer Wettbewerbsförderungs- politik im Verkehr . . . . .	131
E. Die Bedeutung sektorexterner Faktoren für eine erfolgreiche Mittelstandspolitik im Verkehr . . . . .	135
IV. Schlußbemerkung . . . . .	136
Verzeichnis der Tabellen im Anhang . . . . .	138
Verzeichnis der Anlagen im Anhang . . . . .	164
Literaturverzeichnis . . . . .	170