

Früherkennungssysteme im Verkehr

Eine Untersuchung am Beispiel
der Prognostizierbarkeit von Entwicklungen
in der Binnenschifffahrt

Von

Rüdiger Grascht



Duncker & Humblot · Berlin

INHALTSVERZEICHNIS

Einführung.....	11
-----------------	----

1. Kapitel

Der Entwicklungsstand betrieblicher Früherkennungssysteme

11 Begriffliche Vorbemerkungen.....	17
12 Entwicklung von Früherkennungssystemen.....	22
121 Kennzahlen- und hochrechnungsorientierte Modelle.....	24
122 Indikatororientierte Ansätze.....	27
123 Schwache Signale und strategisches Radar als dritte Stufe einer strategischen Früherkennung	30
13 Probleme bei der Konzipierung von Frühaufklärungssystemen.....	33
14 Kritische Würdigung der Ansätze und Schlußfolgerungen für die eigene Forschungsarbeit.....	38

2. Kapitel

Prognosen im Güterverkehr

21 Informationssituation der Verkehrsbetriebe.....	43
22 Probleme im Umfeld einer Prognoseerstellung.....	46
23 Disaggregierte Modelle in der wissenschaftlichen Diskussion.....	50
24 Globale Güterverkehrsprognosen.....	52
241 Die Güterverkehrsprognosen des DEUTSCHEN INSTITUTS FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG.....	56
242 Die Güterverkehrsprognosen des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung.....	61
243 Die Güterverkehrsprognose der PROGNOSE AG.....	68
244 Die Güterverkehrsprognosen der PLANCO GmbH...	70
245 Zusammenfassung.....	74

25	Prognosen über Entwicklungen und Veränderungen in der Binnenschifffahrt.....	77
251	Prognosen im Hinblick auf sektorspezifisch abgegrenzte Teilmärkte in der Binnenschifffahrt..	77
2511	Prognosen im Hinblick auf die Entwicklung eines Containerverkehrs in der Binnenschifffahrt.....	82
2512	Die Entwicklung der Kohleverkehre vor dem Hintergrund langfristiger Energieprognosen	96
2513	Perspektiven der Binnenhäfen im Zuge eines Güterstrukturwandels.....	103
252	Prognosen im Hinblick auf einzelne Wegebaumaßnahmen im Bereich der Binnenschifffahrt.....	111
2521	Verlagerungen von Umschlagsaktivitäten im Zuge von Ausbaumaßnahmen entlang des Mittellandkanals.....	111
2522	Prognosen im Vorfeld der Realisierung des Elbe-Seitenkanals.....	117
2523	Vorhersagen über Mosel- und Saarverkehre im Zuge der Kanalisierung.....	121
2524	Die Auslastung des Main-Donau-Kanals in den ersten Jahren nach der Inbetriebnahme.....	127
253	Vorhersagen über die Entwicklung der Flottenstrukturen.....	137
26	Konsequenzen im Hinblick auf frühauflärerische Aktivitäten zur Begegnung von Prognoseungenauigkeiten....	145

3. Kapitel

Beobachtungsfelder des zukünftigen wettbewerblichen Umfeldes

31	Grundsätzliches und Methodik.....	151
32	Staatliches Einwirken auf die Rahmenbedingungen.....	153
321	Der Wegfall staatlicher Regulierungseingriffe.....	155
3211	Tarifaufhebung.....	155

3212 Der Wegfall administrierter Marktzutritts- schränken für ausländische Anbieter.....	157
322 Die Modifikation staatlicher Eingriffs- handlungen.....	159
3221 Abwrackaktionen.....	160
3222 Ansätze zur Beschleunigung der Umsetzung von Infrastrukturvorhaben.....	163
3223 Erweiterungen und Einschränkungen der Zu- gangsmöglichkeiten zu den Wegenetzen....	165
323 Neue Formen staatlicher Einflußnahmen im Güterfernverker.....	169
3231 Internalisierung externer Kosten.....	169
3232 Förderaktivitäten für Maßnahmen zur Eta- blierung des Kombinierten Verkehrs.....	173
324 Folgerungen aus dem parallelen Bestehen regu- lierter und freier Märkte.	176
33 Das Konkurrenzverhältnis zum Verkehrsträger Schiene.	180
34 Güterstrukturen der Verloader.....	192
341 Der Containerverkehr mit Binnenschiffen.....	208
342 Die Entwicklungen im Bereich der Stahlin- dustrie.....	218
343 Tendenzen der Steinkohle als Transportgut....	220
344 Veränderungen im Bereich von Baustofftrans- porten.....	223
35 Häfen und Umschlagbetriebe (Zulieferer).....	225
36 Interner Wettbewerb der Binnenschifffahrtsreed- ereien untereinander.....	231
37 Verbindung zur Frühaufklärung.....	242
ZUSAMMENFASSENDE SCHLUSSBETRACHTUNG.....	265
Literaturverzeichnis.....	267
Stichwortverzeichnis.....	299