

Forschungsinstitut für Wirtschaftspolitik
an der Universität Mainz

WINFRIED ZIMMERMANN

Auswirkungen staatlicher Regulierungseingriffe
im Straßengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt
auf mittelständische Anbieter und Verlader



Duncker & Humblot · Berlin

VERÖFFENTLICHUNGEN
DES FORSCHUNGSINSTITUTS FÜR WIRTSCHAFTSPOLITIK
AN DER UNIVERSITÄT MAINZ

Herausgegeben von

HARTWIG BARTLING WERNER ZOHLNHÖFER
WALTER HAMM HELMUT DIEDERICH

Schriftleiter

PAUL-GÜNTHER SCHMIDT

Band 49

Das Forschungsinstitut für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz hat ein doppeltes Ziel: Es möchte die Grundlagen der Ordnung der Wirtschaft — Geld, Eigentum und Wettbewerb — untersuchen und hofft, Verbesserungen der geltenden Ordnung vorschlagen zu können. Daneben will das Institut von dem gewonnenen Standpunkt aus zu aktuellen Spezialfragen der Wirtschaftspolitik Stellung nehmen. Es dient weder Interessenten noch Interessentenorganisationen. Die Ergebnisse der wissenschaftlichen Arbeit des Instituts einem breiteren Kreis zugänglich zu machen, ist der Sinn dieser Schriftenreihe.

Auswirkungen staatlicher Regulierungseingriffe
im Straßengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt
auf mittelständische Anbieter und Verlader

Von

Dr. Winfried Zimmermann



DUNCKER & HUMBLOT / BERLIN

CIP-Titelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Zimmermann, Winfried:

Auswirkungen staatlicher Regulierungseingriffe im
Straßengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt auf
mittelständische Anbieter und Verlader / von Winfried
Zimmermann. — Berlin: Duncker u. Humblot, 1990

(Veröffentlichungen des Forschungsinstituts für
Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz; Bd. 49)

Zugl.: Mainz, Univ., Diss., 1986 u. d. T.: Zimmermann,
Winfried: Gefahren für mittelständische Unternehmen durch
Marktregulierungen im Verkehr

ISBN 3-428-06878-5

NE: Forschungsinstitut für Wirtschaftspolitik (Mainz):
Veröffentlichungen des Forschungsinstituts . . .

Alle Rechte vorbehalten

© 1990 Duncker & Humblot GmbH, Berlin 41

Satz: FfW Mainz

Druck: Werner Hildebrand, Berlin 65

Printed in Germany

ISSN 0542-1497

ISBN 3-428-06878-5

Vorwort

Die vorliegende Studie ging aus einem Gutachten hervor, das im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums am Forschungsinstitut für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz erarbeitet wurde. Dieses Gutachten wurde dem Bundeswirtschaftsministerium Ende 1986 unter dem Titel "Auswirkungen staatlicher Zulassungsbeschränkungen und staatlicher Preisbindung auf mittelständische Verkehrsunternehmen und mittelständischer Verlader" übergeben. Anschließend erfolgte eine Überarbeitung, wobei die empirischen Daten für die Arbeit, sowie die Regelungen der "kontrollierten Wettbewerbsordnung" des Verkehrsmarktes bis Ende 1986 berücksichtigt sind.

Der Autor bedankt sich bei allen, die durch ihre Mitarbeit das Entstehen der Studie ermöglichten. Von den hilfreichen Institutionen und Verbänden sind insbesondere die tatkräftige Unterstützung von Vertretern des Deutschen Industrie- und Handelstages und von dreißig Industrie- und Handelskammern, mit deren Hilfe die Adressenauswahl und die Fragebogenversendung erfolgt, sowie die Hilfe der Bundesverbände des Deutschen Güterkraftverkehrs, des Bundesverbandes der deutschen Industrie, des Bundesverbandes der deutschen Binnenschifffahrt und des Bundesverbandes der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt hervorzuheben. Außerdem wäre die Studie ohne die Auskünfte all derjenigen Personen, die die Fragebogen freundlicherweise beantworteten oder dem Verfasser in persönlichen Gesprächen wertvolle Informationen zukommen ließen, nicht denkbar gewesen.

Für wissenschaftliche Anregungen und kritische Anmerkungen gilt der besondere Dank des Autors den wissenschaftlichen Leitern des Forschungsinstituts, den Herren Professoren Dr. Hartwig Bartling, Dr. Helmut Diederich, Dr. Walter Hamm und Dr. Werner Zohlhöfer. Herr Professor Dr. Hartwig Bartling und Herr Professor Dr. Werner Zohlhöfer begleiteten zudem die Überarbeitung verschiedener Fassungen der vorliegenden Studie mit Ratschlägen und wertvollen Diskussionen.

Mainz, im August 1989

Winfried Zimmermann

Inhaltsverzeichnis

Zielsetzung, Aufbau und Methode	1
1 Zielsetzung und Aufbau der Studie	1
2 Methodisches Vorgehen	3
2.1 Zur Notwendigkeit einer Fragebogenaktion.....	3
2.2 Erarbeitung der Fragebogen.....	5
2.3 Beschaffung der Adressen.....	9
2.4 Unterstützung durch Institutionen und Verbände..	13
2.5 Versand und Rücklauf der Fragebogen	15
Teil I: Die "kontrollierte Wettbewerbsordnung" des Verkehrs-	
marktes	18
1 Entstehungsgeschichte und gesetzliche Grundlagen	18
2 Staatliche Zulassungsbeschränkungen im Verkehrsgewerbe	25
2.1 Straßengüterverkehr.....	25
2.1.1 Gewerblicher Güternahverkehr.....	25
2.1.2 Gewerblicher Güterfernverkehr und grenzüberschreitender Güterkraftverkehr	27
2.1.3 Werkverkehr	31
2.2 Binnenschifffahrt.....	32
2.3 Staatliche Zulassungsbeschränkungen und mittelständische Unternehmen	36
3 Staatliche Preisbindung im Verkehrsgewerbe	40
3.1 Freie und gebundene Preise.....	40
3.2 Staatliche Preisbindung im Straßengüterverkehr	44
3.2.1 Gewerblicher Güternahverkehr.....	44

3.2.1.1	Tarifregelung im gewerblichen Güternahverkehr.....	44
3.2.1.2	Tarifbildung und Tarifüberwachung im gewerblichen Güternahverkehr	50
3.2.2	Gewerblicher Güterfernverkehr und grenzüberschreitender Güterkraftverkehr	55
3.2.2.1	Tarifregelung im gewerblichen Güterfernverkehr	55
3.2.2.2	Tarifbildung und Tarifüberwachung im gewerblichen Güterfernverkehr	67
3.2.2.3	Tarifregelungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr	75
3.3	Staatliche Preisbindung in der Binnenschifffahrt	81
3.3.1	Tarifregelung in der Binnenschifffahrt	81
3.3.2	Tarifbildung und Tarifüberwachung in der Binnenschifffahrt.....	90
3.4	Staatliche Preisbindung und mittelständische Unternehmen	94
Teil II:	Wirkungsanalyse staatlicher Zulassungsbeschränkungen und staatlicher Preisbindung auf der Basis der vorgenommenen Erhebungen.....	97
1	Auswirkungen auf dem Markt für Straßengüterverkehrsleistungen.....	97
1.1	Auswirkungen auf anbietende mittelständische Güterkraftverkehrsunternehmen	97
1.1.1	Statistische Daten zur Entwicklung mittelständischer Güterkraftverkehrsunternehmen.....	97
1.1.2	Auswirkungen staatlicher Zulassungsbeschränkungen	101

1.1.2.1	Allgemeine Einschränkung der unternehmerischen Dispositionsfreiheit	101
1.1.2.2	Spezielle Auswirkungen auf Anzahl und Entwicklung mittelständischer Straßengüterfernverkehrsunternehmen.....	113
1.1.3	Auswirkungen staatlicher Preisbindung	123
1.1.3.1	Einschränkung der unternehmerischen Dispositionsfreiheit durch Preisbildung in den Tarifkommissionen des gewerblichen Güterkraftverkehrs.....	123
1.1.3.2	Beurteilung staatlicher Preisbindung durch die Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs.....	128
1.1.3.3	Benachteiligung mittelständischer Güterkraftverkehrsunternehmen aufgrund unterschiedlicher Ausweichmöglichkeiten auf staatliche Regulierungsmaßnahmen	138
1.2	Auswirkungen auf nachfragende mittelständische Verlager	162
1.2.1	Die verladenden Unternehmen im Bereich Straßengüterverkehr	162
1.2.2	Größenklassenunabhängige Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation aller Verlager	165
1.2.2.1	Größenklassenunabhängige Auswirkungen im Lichte der Befragung.....	165
1.2.2.2	Größenklassenunabhängige Auswirkungen in einzelnen Bereichen und ihr Zustandekommen	179

1.2.3	Größenklassenabhängige Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation mittelständischer Verlager 190	190
1.2.3.1	Größenklassenspezifisch unterschiedliche Kenntnis und Beurteilung staatlicher Regulierung 190	190
1.2.3.2	Benachteiligung mittelständischer Verlager aufgrund unterschiedlicher Ausweichmöglichkeiten auf staatliche Regulierungsmaßnahmen 203	203
2	Auswirkungen auf dem Markt für Binnenschiffahrtsverkehrsleistungen 214	214
2.1	Auswirkungen auf anbietende mittelständische Binnenschiffahrtsunternehmen 214	214
2.1.1	Statistische Daten zur Entwicklung mittelständischer Binnenschiffahrtsunternehmen 214	214
2.1.2	Auswirkungen mittelbarer staatlicher Eingriffe in die Angebotsentwicklung 221	221
2.1.3	Auswirkungen staatlicher Preisbindung 237	237
2.1.3.1	Einschränkung der unternehmerischen Dispositionsfreiheit 237	237
2.1.3.2	Beurteilung staatlicher Preisbindung durch Binnenschiffahrtsunternehmen vor dem Hintergrund kurz- und langfristiger Auswirkungen 248	248
2.1.3.3	Benachteiligung mittelständischer Binnenschiffahrtsunternehmen aufgrund unterschiedlicher Ausweichmöglichkeiten auf staatliche Regulierungsmaßnahmen 257	257
2.2	Auswirkungen auf nachfragende mittelständische Verlager 266	266

2.2.1	Die verladenden Unternehmen im Bereich Binnenschifffahrt.....	266
2.2.2	Größenklassenunabhängige Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation aller Verlader	271
2.2.2.1	Größenklassenunabhängige Aus- wirkungen im Lichte der Befragung.....	271
2.2.2.2	Größenklassenunabhängige Aus- wirkungen in einzelnen Bereichen und ihr Zustandekommen	279
2.2.3	Größenklassenabhängige Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation mittelstän- discher Verlader	292
2.2.3.1	Größenklassenspezifisch unter- schiedliche Beurteilung staatlicher Regulierung	292
2.2.3.2	Benachteiligung mittelständischer Verlader aufgrund unterschied- licher Ausweichmöglichkeiten auf staatliche Regulierungs- maßnahmen	301
 Teil III: Zusammenfassende Beurteilung der Auswirkungen staatlicher Regulierungseingriffe auf mittelständische Unternehmen mit bezug zur verkehrspolitischen Diskussion.....		
1	Auswirkungen staatlicher Regulierungseingriffe auf mittelständische Verlader.....	315
2	Auswirkungen staatlicher Regulierungseingriffe auf mittelständische Güterkraftverkehrs- und Binnen- schifffahrtsunternehmen	323

3 Durchsetzung notwendiger Maßnahmen vor dem Hintergrund der gegenwärtigen verkehrspolitischen Diskussion.....	329
Literaturverzeichnis.....	334
Anhang	
Tabellenverzeichnis	351
Tabellen	354

Verzeichnis der Übersichten zu den wesentlichsten Ergebnissen der Fragebogenaktion

1. Befragung gewerblicher Güterkraftverkehrsunternehmen

Übersicht G 1:	Einschätzung der Auswirkungen der gesetzlichen Regelungen zur Konzessionsübertragung auf die Wachstumschancen kleiner und mittlerer Güterfernverkehrsunternehmen (1-10 Genehmigungen).....	105
Übersicht G 2:	Angaben von Straßengüterfernverkehrsunternehmen zu ihrem Investitionsverhalten seit 1970 bei fehlender Kontingentierung im allgemeinen Güterfernverkehr und im Bezirksgüterfernverkehr	107
Übersicht G 3:	Einschätzung der Nachfrageentwicklung nach Transportleistungen kleiner und mittlerer Güternahverkehrsunternehmen bei Ausdehnung der Nahverkehrszone	110
Übersicht G 4:	Beurteilung der Auswirkungen der Begrenzung des Aktionsradius durch die Nahverkehrszone.....	112
Übersicht G 5:	Beurteilung einer Beseitigung der Kontingentierung im Güterfernverkehr	119
Übersicht G 6:	Beurteilung einer völligen Freigabe der Preisbildung in ausgewählten Bereichen des Straßengüterfernverkehrs.....	130

Übersicht G 7:	Beurteilung einer völligen Freigabe der Preisbildung in ausgewählten Bereichen des Straßengüternahverkehrs.....	132
Übersicht G 8:	Einschätzung der Wirkung des RKT auf kleine, mittlere und große Straßengüterfernverkehrsunternehmen	139
Übersicht G 9:	Einschätzung der Wirkung des GNT auf kleine, mittlere und große Straßengüternahverkehrsunternehmen	140
Übersicht G 10:	Beurteilung der Auswirkungen aggressiverer Verkaufsbemühungen auf die Wettbewerbssituation kleiner und mittlerer Straßengüterfernverkehrsunternehmen	143
Übersicht G 11:	Beurteilung der Interessenvertretung mittelständischer Straßengüterfernverkehrsunternehmen in der Tarifkommission für den Güterfernverkehr (TKF)	144
Übersicht G 12:	Beurteilung der Interessenvertretung mittelständischer Straßengüternahverkehrsunternehmen in der Tarifkommission des allgemeinen Güternahverkehrs (TKN)	150
Übersicht G 13:	Einschätzung der Bedeutung verschiedener Möglichkeiten zur flexibleren Preisgestaltung im Straßengüterverkehr für kleine, mittlere und große Anbieter	154
Übersicht G 14:	Einschätzung der Bedeutung verschiedener Möglichkeiten zur flexibleren Preisgestaltung im Straßengüterfernverkehr nach verschiedenen Güterarten	159

Übersicht G 15:	Einschätzung der Bedeutung verschiedener Möglichkeiten zur flexibleren Preisgestaltung im Straßengüterfernverkehr nach verschiedenen Gebietstypen.....	160
-----------------	--	-----

2. Befragung von Verladern im Bereich Straßengüterverkehr

Übersicht VS 1:	Beurteilung des Angebots von Straßengüterverkehrsunternehmen und Speditionen durch mittelständische Verlader ..	166
Übersicht VS 2:	Beurteilung des Angebots von Straßengüterverkehrsunternehmen und Speditionen durch Verlader in Ballungsgebieten und in ländlichen Regionen.....	168
Übersicht VS 3:	Einschätzung der jetzigen Frachtberechnung nach Tarif durch Unternehmen der verladenden Wirtschaft.....	169
Übersicht VS 4:	Beurteilung einer völligen Freigabe der Preisbildung in ausgewählten Bereichen des Güterkraftverkehrs durch mittelständische Verlader	171
Übersicht VS 5:	Beurteilung von Eingriffen in die Kontingentierung des Straßengüterfernverkehrs.....	173
Übersicht VS 6:	Beurteilung einer völligen Freigabe der Preisbildung in ausgewählten Bereichen des Güterkraftverkehrs durch Verlader in Ballungsgebieten und in ländlichen Regionen.....	174
Übersicht VS 7:	Einschätzung der Lage mittelständischer Verlader in der Zukunft bei unterschiedlicher Gestaltung der Marktordnung im Straßengüterverkehr...	176

Übersicht VS 8:	Kenntnis der Tarife im gewerblichen Straßengüterverkehr durch Unternehmen der verladenden Wirtschaft	191
Übersicht VS 9:	Tarifüberprüfungsmöglichkeiten mittelständischer Verloader	192
Übersicht VS 10:	Einschätzung des RKT als Festtarif, Margentarif mit Vereinbarungsspielraum oder Empfehlungsregelung	195
Übersicht VS 11:	Kenntnisstand der Unternehmen der verladenden Wirtschaft über die Preisregelungen im Kleingutverkehr der Spedition	197
Übersicht VS 12:	Beurteilung der Auswirkungen des Preisgefälles zwischen inländischen und grenzüberschreitenden Transporten durch Unternehmen der verladenden Wirtschaft	200
Übersicht VS 13:	Vor- und Nachteile der Festlegung und Veröffentlichung von Margentariifen im RKT/GNT für mittelständische Verloader	201
Übersicht VS 14:	Beurteilung der Interessenvertretung in den Tarifkommissionen des gewerblichen Güternah- und Güterfernverkehrs (TKN/TKF) durch Unternehmen der verladenden Wirtschaft ...	206
Übersicht VS 15:	Kenntnis und Nutzung verschiedener Möglichkeiten zur flexibleren Preisgestaltung bzw. zur Umgehung staatlicher Preisbindung im Güterkraftverkehr	211
Übersicht VS 16:	Einschätzung der Tarifumgehungsmöglichkeiten durch mittelständische Verloader	213

3. Befragung gewerblicher Binnenschiffahrtsunternehmen

Übersicht B 1:	Einschätzung der Kostensituation durch Unternehmen der gewerblichen Binnenschifffahrt.....	241
Übersicht B 2:	Einschätzung der Faktoren, die die Kostenstruktur der Binnenschiffahrtsunternehmen besonders beeinflussen	242
Übersicht B 3:	Aussagen der befragten Binnenschiffahrtsunternehmen zur Beibehaltung des FTB.....	249
Übersicht B 4:	Beurteilung von Auswirkungen verschiedener Maßnahmen im Bereich der Preisbildung auf die Wettbewerbssituation der befragten Binnenschiffahrtsunternehmen.....	251
Übersicht B 5:	Einschätzung möglicher Ursachen des Rückgangs der Partikulierunternehmen durch Unternehmen der gewerblichen Binnenschifffahrt.....	253
Übersicht B 6:	Einschätzung der Lage von Partikulierunternehmen in der Zukunft bei Beibehaltung aller bestehenden Regelungen des Ordnungsrahmens in der Binnenschifffahrt	256
Übersicht B 7:	Beurteilung der Auswirkungen staatlicher Reglementierungen im Bereich der Nebenleistungen durch Binnenschiffahrtsunternehmen	263
Übersicht B 8:	Einschätzung der Möglichkeiten zur Umgehung des FTB (Mischkalkulation/Fuhrmannshandel etc.) für kleine und große Binnenschiffahrtsunternehmen.....	265

4. Befragung von Verladern im Bereich Binnenschifffahrt

Übersicht VB 1:	Beurteilung des Angebots der Binnenschifffahrtsunternehmen durch mittelständische Verloader und Großverloader ...	274
Übersicht VB 2:	Beurteilung von Auswirkungen verschiedener Maßnahmen im Bereich der Preisbildung auf die Wettbewerbssituation der befragten Verloader	276
Übersicht VB 3:	Einschätzung der Lage mittelständischer Verloader in der Zukunft bei Beibehaltung aller bestehenden Regelungen des Ordnungsrahmens in der Binnenschifffahrt	278
Übersicht VB 4:	Einschätzung der Wirkung des FTB auf einzelne Gruppen.....	293
Übersicht VB 5:	Beurteilung der Auswirkungen des Preisgefälles zwischen inländischen und grenzüberschreitenden Transporten durch Unternehmen der verladenden Wirtschaft	296
Übersicht VB 6:	Vor- und Nachteile der Festlegung und Veröffentlichung von Festpreisen und Margen im FTB für mittelständische Verloader	298
Übersicht VB 7:	Beurteilung der Auswirkungen von Verflechtungen zwischen Binnenschifffahrtsunternehmen und Verladern auf die Frachtenbildung	306
Übersicht VB 8:	Einschätzung der Umgehung des FTB durch Mischkalkulationen und Fuhrmannshandel.....	309

Übersicht VB 9:	Einschätzung verschiedener Praktiken zur Umgehung des FTB (Mischkalkulation/Fuhrmannshandel etc.) nach verschiedenen Güterarten und Fahrtgebieten.....	311
Übersicht VB 10:	Einschätzung der Möglichkeiten zur Umgehung des FTB (Mischkalkulation/Fuhrmannshandel etc.) für mittelständische Verloader und Großverlader	312

Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	am angegebenen Ort
Abs.	Absatz
Abschn.	Abschnitt
Abt.	Abteilung
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
ARA-Häfen	Häfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen
Art.	Artikel
AT	Ausnahmetarif(e)
Aufl.	Auflage
BAB	Bundesautobahn
BAG	Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
BbG	Bundesbahngesetz
Bd.	Band, Bände
BdB	Bundesverband der deutschen Binnenschiff- fahrt
BDF	Bundesverband des Deutschen Güterfern- verkehrs
BDG	Bundesverbände des Deutschen Güterkraft- verkehrs
BDI	Bundesverband der Deutschen Industrie
BDS	Bundesverband der Selbständigen
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BMV	Bundesminister für Verkehr
BSCHVG	Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffs- verkehr (Binnenschiffahrtsverkehrsgesetz)
BSL	Bundesverband Spedition und Lagerei
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
c.p.	ceteris paribus
CEMT	Europäische Verkehrsministerkonferenz
DB	Deutsche Bundesbahn
DBST	Deutsch-Belgischer Straßengütertarif Deutsch-Britischer Straßengütertarif
DDST	Deutsch-Dänischer Straßengütertarif
DEGT	Deutscher Eisenbahngütertarif
DFST	Deutsch-Französischer Straßengütertarif

DGT	Deutscher Güterkraftverkehrstarif
d.h.	das heißt
DIHT	Deutscher Industrie- und Handelstag
DIRST	Deutsch-Irischer Straßengütertarif
DIST	Deutsch-Italienischer Straßengütertarif
DLST	Deutsch-Luxemburgischer Straßengütertarif
DM	Deutsche Mark
DNST	Deutsch-Niederländischer Straßengütertarif
d. Verf.	der Verfasser
DVWG	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.
EG	Europäische Gemeinschaft
etc.	et cetera
ETKN	erweiterte Tarifkommission des allgemeinen Güternahverkehrs
e.V.	eingetragener Verein
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
f.	folgende
FA	Frachenausschuß/Frachenausschüsse
ff.	fortfolgende
fob	free on board
FTB	Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt
GFG	Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen
GNT	Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (Güternahverkehrstarif)
GüKV	Güterkraftverkehrsgesetz
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
HdWW	Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaften
HGB	Handelsgesetzbuch
Hrsg.	Herausgeber
hrsg. v.	herausgegeben von
i.d.R.	in der Regel
IHK	Industrie- und Handelskammer
insbes.	insbesondere

Jg.	Jahrgang
Kap.	Kapitel
Kfz.	Kraftfahrzeug
kg	Kilogramm
km	Kilometer
KVO	Kraftverkehrsordnung
KWZ	Kleinwasserzuschlag
Mio.	Million(en)
MS	Motorschiff
MSA	(kalkulatorische) Motorschiffsanteilfracht
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrs-Preisordnung
o.J.	ohne Jahr
o.V.	ohne Verfasser
Pf./tkm	Pfennig pro Tonnenkilometer
p.t.	pro Tonne
rd.	rund
RGBL.	Reichsgesetzblatt
RKT	Reichskraftwagentarif für den Güterfernverkehr
S.	Seite
SBV	Schifferbetriebsverband/-verbände
sog.	sogenannte(n)
STVZO	Straßenverkehr-Zulassungs-Ordnung
t	Tonne(n)
Tab.	Tabelle
TDM	Tausend deutsche Mark
TKF	Tarifkommission für den Güterfernverkehr
TKN	Tarifkommission des allgemeinen Güternahverkehrs
u.a.	unter anderem, und andere
u.U.	unter Umständen
versch.	verschieden(e)
vgl.	vergleiche
v.H.	von Hundert
VO	Verordnung
WAV	Werbe- und Abfertigungsvergütung
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion

WUW	Wirtschaft und Wettbewerb
z.B.	zum Beispiel
ZfBW	Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen
ZfV	Zeitschrift für Verkehrswissenschaft
ZKR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
z.Zt.	zur Zeit

Zielsetzung, Aufbau und Methode

1 Zielsetzung und Aufbau der Studie

Die sogenannte "kontrollierte Wettbewerbsordnung" im Verkehrsgewerbe ist durch eine Vielzahl von staatlichen Eingriffen gekennzeichnet, wie sie in Umfang und Eingriffsintensität nur in wenigen Wirtschaftsbereichen zu finden ist. Dabei werden weitestgehend marktwirtschaftliche durch administrative Prozesse ersetzt. Sowohl (wirtschafts-)wissenschaftliche Untersuchungen als auch praktische Erfahrungen haben jedoch ergeben, daß im Grundsatz Wettbewerbsprozesse als überlegen gelten, um eine effiziente Verwendung der Produktionsfaktoren zu erreichen. Dies schließt Interventionen im Sinne einer Korrektur der Marktsteuerung durch staatliche Wirtschaftspolitik nicht aus. Allerdings müssen solche Interventionen so konzipiert sein, daß sie die Funktionsbedingungen wettbewerblicher Marktsteuerung nicht beeinträchtigen, sondern sich der sie kennzeichnenden Wirkungsmechanismen bedienen. Andernfalls besteht die Gefahr, daß das mit den Interventionen verbundene Ziel nicht erreicht wird oder es zu einer Kumulation weiterer Interventionen kommt. Zu beachten ist auch die Gefahr einer institutionellen Verfestigung, weil Bürokratien und Verbände zu Fürsprechern bestehender Interventionen werden. Um dies zu verhindern oder zu korrigieren, bedürfen regulierende Eingriffe in Marktprozesse einer ständigen Überprüfung ihrer Zielwirksamkeit ebenso wie einer Überprüfung ihrer Begründung.

Im Bereich der Verkehrspolitik stützt sich die Begründung für einen durch hohe Intensität gekennzeichneten Interventionismus in zunehmendem Maße darauf, so am geeignetsten mittelständische Unternehmen erhalten und fördern zu können. Beispielsweise nennt die Bundesregierung als eine von fünf Leitlinien für eine Anpassung und Fortentwicklung des Ordnungsrahmens die "Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen Verkehrsgewerbes"¹. Der Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) warnt entsprechend im

1 Der Bundesminister für Verkehr, Verkehrsbericht, Bonn 1984, S. 10.

Rahmen der Diskussion um die "kontrollierte Wettbewerbsordnung" sogar davor, "eine durch politische Opportunität ausgelöste Gefährdung ... mittelständischer Betriebe hinzunehmen"².

Die Aufgabe einer mit marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu vereinbarenden Mittelstandspolitik wird - konkreter gesprochen - von der Bundesregierung darin gesehen, "kleinen und mittleren Unternehmen die Anpassung an den schnellen wirtschaftlichen und technischen Strukturwandel zu erleichtern, Wettbewerbshemmnisse abzubauen und soziale Härten bei der Anpassung an strukturelle Veränderungen zu mildern"³. Betont wird dabei das subsidiäre Prinzip der Mittelstandspolitik im Sinne einer Hilfe zur Selbsthilfe, was die Schaffung mittelständischer Naturschutzparks von vornherein ausschließt. Deshalb ist zu fragen, ob wettbewerbsbeschränkende Maßnahmen, wie insbesondere staatliche Zulassungsbeschränkungen zu Verkehrsmärkten und staatliche Preisbindungen für Verkehrsleistungen in diesem Sinne als zielwirksam zu betrachten sind.

Ziel der vorliegenden Studie ist es, für den Bereich der Binnenschifffahrt, des Straßengüterverkehrs und der verladenden Wirtschaft empirisch zu untersuchen, wie sich die "kontrollierte Wettbewerbsordnung" auf die Marktchancen mittelständischer Verkehrsunternehmer und mittelständischer Verloader auswirkt. Dabei ist auch zu prüfen, inwieweit der gewerbliche Mittelstand im Verkehr Gefahr läuft, das Opfer eines Marktversagens im Sinne ruinöser Konkurrenz zu werden. Vor allem ist aber zu analysieren, ob die praktizierten staatlichen Eingriffe den skizzierten Zielen der Mittelstandspolitik dienlich sind oder - im Gegenteil - die Leistungsfähigkeit und die Marktchancen gerade mittelständischer Unternehmen in erheblichem Umfang beeinträchtigen.

2 Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e.V. (Hrsg.), BDF-Unternehmerbrief 1/86, Frankfurt 1986, S. 3.

3 Deutscher Bundestag, Grundsätze einer Strukturpolitik für kleine und mittlere Unternehmen, Bundestagsdrucksache VI/1966, 29. Dezember 1970, S. 7; zwar wird hier nicht von "Mittelstandspolitik" gesprochen, sondern von "Strukturpolitik für kleine und mittlere Unternehmen", dies dürfte jedoch lediglich auf die notwendige Operationalisierung des Mittelstandsbegriffes zurückzuführen sein; vgl. hierzu auch S. 7 dieser Studie.

Die Studie ist in drei Hauptteile gegliedert. Im ersten Hauptteil werden die wichtigsten Elemente staatlicher Zulassungsbeschränkungen und staatlicher Preisbindung dargestellt. Nur auf der Grundlage der Vielfalt und Differenziertheit der staatlichen Eingriffe in den Verkehrsmarkt können die hieraus resultierenden Wirkungsmechanismen angemessen beurteilt werden.

Im zweiten Hauptteil erfolgt dann darauf aufbauend die Wirkungsanalyse staatlicher Reglementierungen im Verkehrsgewerbe. Dabei sind auch die marktstrukturellen Veränderungen erfaßt, die sich bei bestehender Regulierung im Zeitablauf ergaben. Da allerdings zwischen der Entwicklung der Marktstruktur und staatlicher Regulierung kein monokausaler Zusammenhang besteht, sind außerdem jeweils einzelne Elemente der "kontrollierten Wettbewerbsordnung" auf ihre unternehmensgrößenklassenunabhängigen und unternehmensgrößenklassenabhängigen (mittelstandspolitischen) Auswirkungen hin untersucht. Auf dieser Grundlage werden neben der Analyse der bisherigen Entwicklung auch absehbare zukünftige Tendenzen aufgezeigt.

Eine Zusammenfassung dieser Untersuchungen enthält der dritte Hauptteil. Hier erfolgt auch eine Einordnung der wichtigsten Ergebnisse in die aktuelle verkehrspolitische Diskussion⁴.

2 Methodisches Vorgehen

2.1 Zur Notwendigkeit einer Fragebogenaktion

Zur Analyse der Auswirkungen der bestehenden Verkehrsmarktordnung auf mittelständische Unternehmen wurde in der einschlägigen Literatur der letzten Jahre bereits eine Vielzahl von Argumenten zusammengetragen. Diese Argumente sind in einem erheblichen Umfang aus reinen Plausibilitätsüberlegungen gewonnen. Sofern hypothetische Aussagen nicht das wirkliche Geschehen auf den Transportmärkten widerspiegeln, besteht die Gefahr, daß ungeeignete wirtschaftspolitische Emp-

4 Vgl. Teil III dieser Studie.