

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	X	
Abbildungsverzeichnis	XIV	
Symbolverzeichnis	XIX	
1	Problemstellung und Zielsetzungen	1
2	Industrieökonomische Methodik	8
2.1	Ansatzpunkte der industrieökonomischen Analyse	8
2.2	System-dynamische Analyse	17
3	Zur Begründung des industrieökonomischen Ansatzes	24
3.1	Bedeutung des Güterverkehrs	26
3.1.1	Wachstum, Verkehrsleistungen und Fahrleistungen	27
3.1.2	Produktivitäts- und Beschäftigungseffekte	33
3.1.3	Regionaler und sektoraler Strukturwandel	35
3.2	Evolutorischer Markt	39
3.2.1	Deregulierung, Bestreitbarkeit und Preiseffekte	40
3.2.2	Intermodaler Wettbewerb	45
3.2.3	Wirtschaftliche Integration	47
3.3	Rolle des Staates	48
3.3.1	Infrastrukturpolitik	51
3.3.2	Marktaktivitäten des Staates	55
3.4	Markttheoretische Einordnung des Straßengüterverkehrs	58
3.4.1	Vollständige oder unvollständige Konkurrenz?	59
3.4.2	Die Relevanz externer Nutzen	65
3.4.3	Pekuniäre externe Nutzen des Straßengüterverkehrs	73

3.4.4	Technologische Externalitäten des Straßengüterverkehrs	83
3.4.5	Verkehrspolitische Relevanz der externen Nutzen	89
3.5	Zusammenfassung	91
4	Datengrundlage der industrieökonomischen Analyse	94
4.1	Datenlage	94
4.2	Probleme bei der Datenerhebung	95
4.3	Wettbewerbssituation auf dem Güterverkehrsmarkt	100
4.4	Intramodaler Wettbewerb	106
4.4.1	Binnenländische Anbieterstruktur	106
4.4.2	Markteintritte und Marktaustritte	112
4.4.3	Europäische Transportunternehmen	116
4.4.4	Transportunternehmen aus den MOE-Staaten	125
4.5	Unternehmensklassen im Straßengüterverkehr	126
4.5.1	Beschäftigungsstruktur	127
4.5.2	Erlösstrukturen	131
4.5.3	Kostenstrukturen	133
4.5.4	Gewinnstruktur	144
4.6	Struktur des Verkehrsleistungsangebots	145
4.6.1	Das Problem der optimalen Kapazitäten im Straßengüterverkehr	145
4.6.2	Fahrzeugbestände	149
4.6.3	Verkehrsleistungen, Ladekapazitäten und Auslastungsentwicklung	160
4.7	Preisstruktur und Preisbildung	164
4.8	Ergebnisse der Marktstrukturanalyse	167

5	System-dynamische Analyse des Straßengüterverkehrs-	171
	marktes	
5.1	Bildung der Szenarien	174
5.2	Simulationszeitraum	181
5.3	Modellierung des Marktverhaltens	185
5.3.1	Kapazitätsdeterminanten, maximales und tatsächliches Kapazitätsangebot	185
5.3.2	Zuteilung der Verkehrsleistungsnachfrage	193
5.3.3	Gewinn- und Kostenfunktionen	194
5.3.4	Preissetzungsverhalten der Transportunternehmen	196
5.3.5	Veränderungen der Angebotskapazitäten	199
5.3.6	Modellierung der Markteintritte und Marktaustritte	202
5.3.7	Unternehmensinterne Anpassungen der gewichtsmäßigen Fahrzeugauslastung	206
5.3.8	Ausbauzustand der Straßenverkehrsinfrastruktur	211
5.4	Ergebnisse der Simulationsrechnungen	214
5.4.1	Übersicht über den Simulationsalgorithmus	214
5.4.2	Szenario I: Angebotsüberhang – status quo	221
5.4.3	Szenario II: Einführung Lkw-Maut	237
5.4.4	Szenario III: Kapazitäts-, Auslastungs- und Preisanpassungen	245
5.4.5	Szenario IV: Intermodale Verlagerungen	253
5.4.6	Szenario V: Unterinvestitionen in die Straßeninfrastruktur	263
5.5	Marktentwicklungsaussagen	271
6	Schlußfolgerungen	292
	Literaturverzeichnis	301