

Anlaufprobleme und Entwicklungstendenzen des Güterkraftverkehrs in den neuen Bundesländern

VON ADOLF ZOBEL, FRANKFURT AM MAIN

v. st. c
v. ad. c
52

1. Gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Ost und West

Seit dem 3. Oktober 1990, dem Tag des Beitritts der damaligen DDR zur Bundesrepublik Deutschland, gliedert sich das Bundesgebiet regional in 16 statt bis dato 11 Bundesländer. Kennzeichnenderweise spricht man seltener von ost- oder westdeutschen Ländern, sondern in der Regel unterscheidet man zwischen den „alten“ und den „neuen“ Bundesländern. Daß sich diese Begriffe „alt“ und „neu“ dabei nicht auf die Infrastruktursituation übertragen lassen, bedarf wohl keiner näheren Erläuterung.

Die tiefe Kluft in der gesamtwirtschaftlichen Situation und der ökonomischen Entwicklung zwischen Ost- und Westdeutschland ist offensichtlich. Während sich 1990, dem Jahr der Wirtschafts- und Währungsunion und dem Jahr der Einheit, in den alten Bundesländern der konjunkturelle Aufschwung fortsetzte und sich durch lebhaftere Nachfrageimpulse aus dem Osten noch verstärkte, war die mit der Einführung der DM schlagartig erforderlich gewordene Anpassung der ostdeutschen Wirtschaft an marktwirtschaftliche Strukturen durch einen gesamtwirtschaftlichen Einbruch bei Produktion und Beschäftigung gekennzeichnet.

So stieg in den alten Bundesländern das reale Bruttosozialprodukt um 4,5%, eine so hohe Wachstumsrate war seit Mitte der 70er Jahre nicht mehr erreicht worden. Demgegenüber führte die Bevorzugung westdeutscher Güter durch den ostdeutschen Verbraucher und der Nachfrageausfall aus den ehemaligen RGW-Ländern - Importe aus Ostdeutschland mußten seit Mitte 1990 in DM beglichen werden - zu starken Einbrüchen der Produktion in den neuen Bundesländern. Im dritten und vierten Quartal 1990, also im ersten halben Jahr nach Einführung der DM, war die industrielle Produktion in Ostdeutschland nur halb so hoch wie im zweiten Halbjahr 1989! Auch zu Beginn des Jahres 1991 setzte sich der dramatische Produktionsrückgang in den neuen Bundesländern fort. Erstmals im dritten Quartal 1991 wurde der Abwärtstrend gestoppt. Nunmehr werden Anzeichen erkennbar, die auf eine Stabilisierung der Wirtschaftslage in den neuen Bundesländern schließen lassen. Zumindest einige Wirtschaftsbereiche scheinen Tritt zu fassen und zeigen deutliche Zeichen der Erholung. Vor allem in der Bauwirtschaft sind schon nennenswerte Produktionssteigerungen festzustellen.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Adolf Zobel
Bundesverband des Deutschen
Güterfernverkehrs (BDF) e.V.
Postfach 93 02 60
6000 Frankfurt am Main 93

Weitere Hinweise für eine Verbesserung der Wirtschaftslage sind

- eine deutlich gestiegene Inanspruchnahme staatlicher Förderangebote für Investitionen in den neuen Bundesländern,
- eine steigende Zahl von Gewerbeanmeldungen,
- Fortschritte bei der Privatisierung ehemals volkseigener Betriebe durch die Treuhandanstalt.

Es ist davon auszugehen, daß auch die hohen geplanten Infrastrukturinvestitionen positive Multiplikator- und Akzeleratorwirkungen in den neuen Bundesländern auslösen werden. So sind für 1992 Investitionsmittel in Höhe von 2,5 Milliarden DM für den Bau von Bundesfernstraßen in Ostdeutschland vorgesehen, die Deutsche Reichsbahn soll Investitionszuschüsse für den Streckenausbau in Höhe von 2,8 Milliarden DM erhalten. Und auch der kommunale Straßenbau wird im Rahmen des geänderten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes unter Berücksichtigung des besonderen Bedarfs in den neuen Bundesländern stark gefördert werden. Man mag der Keynesianischen Theorie skeptisch gegenüberstehen – gleichwohl steht der zumindest kurz- bis mittelfristig positive Beschäftigungseffekt von Infrastrukturinvestitionen angesichts der hohen unausgelasteten Kapazitäten in den neuen Bundesländern außer Frage.

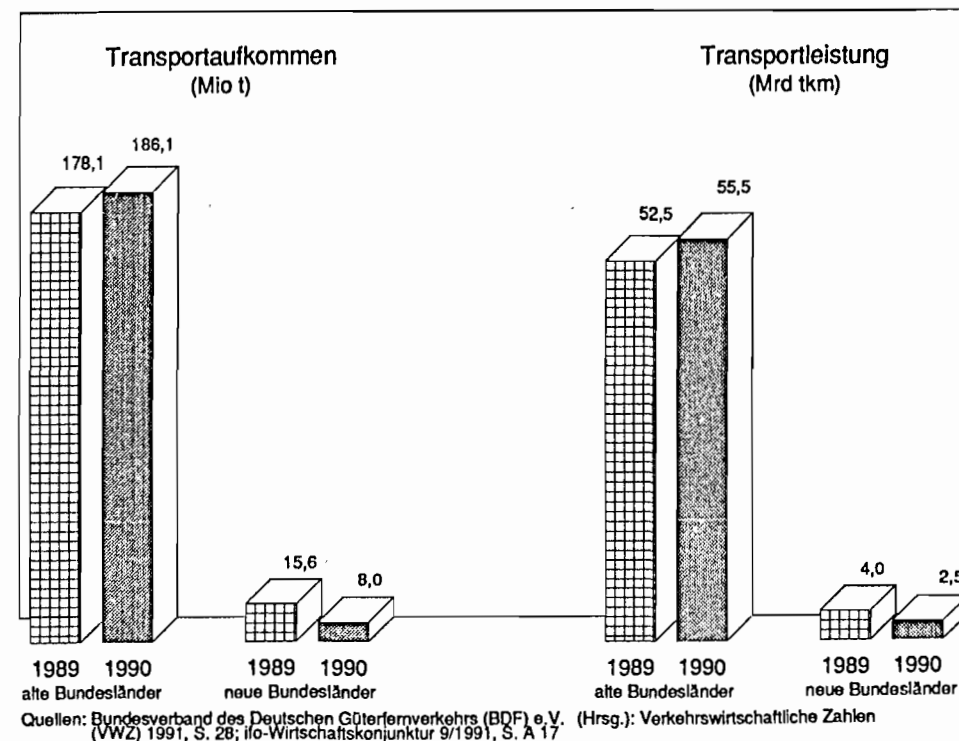
2. Entwicklung im Straßengüterverkehr

Das Gefälle in der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung West- und Ostdeutschlands zeigte sich verstärkt im Straßengüterverkehr. Die 1990 von Straßengüterfernverkehrsunternehmen mit Sitz in den alten Bundesländern beförderte Transportmenge stieg gegenüber dem Vorjahr um 4,5 %, die tonnenkilometrische Leistung um 5,5 %. Ähnliche Zuwachsraten gab es im Bereich des gewerblichen Nahverkehrs in den alten Bundesländern mit einer Steigerung von 4,9 % bei der Transportmenge und 5,4 % bei der Transportleistung. Demgegenüber brach der gewerbliche Güterkraftverkehr von Transportunternehmen mit Sitz in den neuen Bundesländern infolge des wirtschaftlichen Niedergangs dramatisch zusammen. 1990 sank die von ostdeutschen Transportunternehmen im Fernverkehr beförderte Transportmenge (ohne Wechselverkehr mit den alten Bundesländern) nach vorläufigen Daten um über 48 %, die Transportleistung um über 37 % (s. Grafik). Im Straßengüterverkehr waren ebenfalls Einbrüche bei Transportaufkommen und -leistung um 35 % feststellbar.

1990 wurde vom ostdeutschen Transportgewerbe im Fernverkehr auf der Straße nach vorläufigen Daten lediglich 8,0 Mio. Tonnen befördert. Das sind nur 4 % im Vergleich zur Transportmenge, die von westdeutschen Unternehmen im Fernverkehr befördert wurde. Auch in bezug auf die Transportleistung wurde mit Fahrzeugen der ostdeutschen Transportbranche (ca. 2,5 Mrd. tkm) nur etwa ein Fünfundzwanzigstel der gewerblichen Fernverkehrsleistung im Westen erbracht.

Vom ostdeutschen gewerblichen Straßengüterfernverkehr wurden im Beitrittsgebiet und im grenzüberschreitenden Verkehr 1990 also rund 8,0 Mio. Tonnen befördert. Im Wechselverkehr zwischen alten und neuen Bundesländern lag das Aufkommen mit ostdeutschen Fahrzeugen 1990 bereits bei 3,2 Mio. Tonnen. Daran erkennt man die eminent hohe Bedeutung der Ost-West-Binnenverkehre für die ostdeutschen Fernverkehrsbetriebe.

Gewerblicher Güterfernverkehr in den alten und neuen Bundesländern



Die Grafik und die genannten Zahlen zeigen – neben dem dramatischen Nachfragerückgang – auch die relativ geringe Bedeutung, die der Straßenferntransport in Ostdeutschland bislang gespielt hat. Dies ist zweifellos eine Hypothek der Verkehrspolitik der DDR, die aus energiepolitischen Gründen einseitig auf die Schiene setzte und den nationalen Straßengüterfernverkehr administrativ erdrosselte.

Allerdings ist davon auszugehen, daß – nach weiteren Rückgängen der Transportnachfrage auch zu Beginn des Jahres 1991 – mit der erhofften gesamtwirtschaftlichen Erholung auch der Straßengüterverkehr „Boden unter die Füße bekommt“. Während dem Straßengüterverkehr für 1991 nur bescheidene Steigerungsraten vorausgesagt werden – Steigerung des Transportaufkommens um 1,3 %, der Transportleistung um 2,3 % –, werden dem ostdeutschen Fernverkehrsgewerbe Steigerungen des Transportaufkommens um 172,5 %, der Transportleistung um 182,4 % zugeschrieben. Diesen Vorausschätzungen entsprechend wird sich neben der Steigerung der gesamten Transportnachfrage infolge eines gesamtwirtschaftlichen Wachstums bereits kurzfristig auch eine deutliche Modal-Split-Veränderung zugunsten

des Straßentransports ergeben. So werden für die Eisenbahnen weitere Einbrüche bei Transportmenge und Transportleistung zwischen 30% und 40% für 1991 vorausgesagt. Der im Westen seit vielen Jahren sich vollziehende Güterstruktureffekt weg von Massengütern hin zu hochwertigen Verbrauchsgütern wird in Ostdeutschland in weitaus kürzeren Zeiträumen nachvollzogen werden. Vom Tempo dieses Prozesses, der die Umstellung von Produktionskapazitäten auf neue Produkte und Produktionsverfahren widerspiegelt, wird es ganz entscheidend abhängen, wie schnell die ostdeutsche Wirtschaft in Deutschland und in Europa konkurrenzfähig werden wird. Der Straßengüterverkehr kann und wird – und alle Prognosen gehen davon aus – Nutznießer dieser Entwicklung sein.

Erste Lichtblicke für den Straßengüterverkehr auch in Ostdeutschland gab es bereits 1990 durch die sich explosionsartig entwickelnde Handelsverflechtung zwischen West- und Ostdeutschland. Zunächst ist jedoch festzustellen, daß diese ehemals innerdeutschen Verkehre nur ein äußerst geringes Niveau aufwiesen. So wurden im Jahr 1989 lediglich 4,5 Mio. Tonnen mit Lkw im innerdeutschen Wechselverkehr auf der Straße befördert. Zum Vergleich: im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit den Niederlanden wurde etwa das zehnfache Aufkommen befördert, vergleichbar war das Niveau im innerdeutschen Verkehr mit dem deutsch-luxemburgischen Verkehrsaufkommen.

1990 wiesen die Warenlieferungen im Verkehr zwischen neuen und alten Bundesländern sehr hohe Steigerungsraten auf. Nach vorläufigen Daten ist die in Lkw von West- nach Ostdeutschland beförderte Transportmenge um 770%, in entgegengesetzter Richtung um 44% angestiegen (siehe Grafik). Die große Differenz zwischen diesen beiden Steigerungsraten bedarf wohl keiner weiteren Erklärung; die hohe Nachfrage ostdeutscher Bürger nach westdeutschen Produkten fand bereits Erwähnung.

Nun kamen diese hohen Steigerungsraten im ehemals innerdeutschen Wechselverkehr allerdings nicht nur ostdeutschen Unternehmen zugute, sondern auch westdeutschen Transportbetrieben. Der Blick auf die Verkehrsteilung zeigt dabei ein interessantes Phänomen:

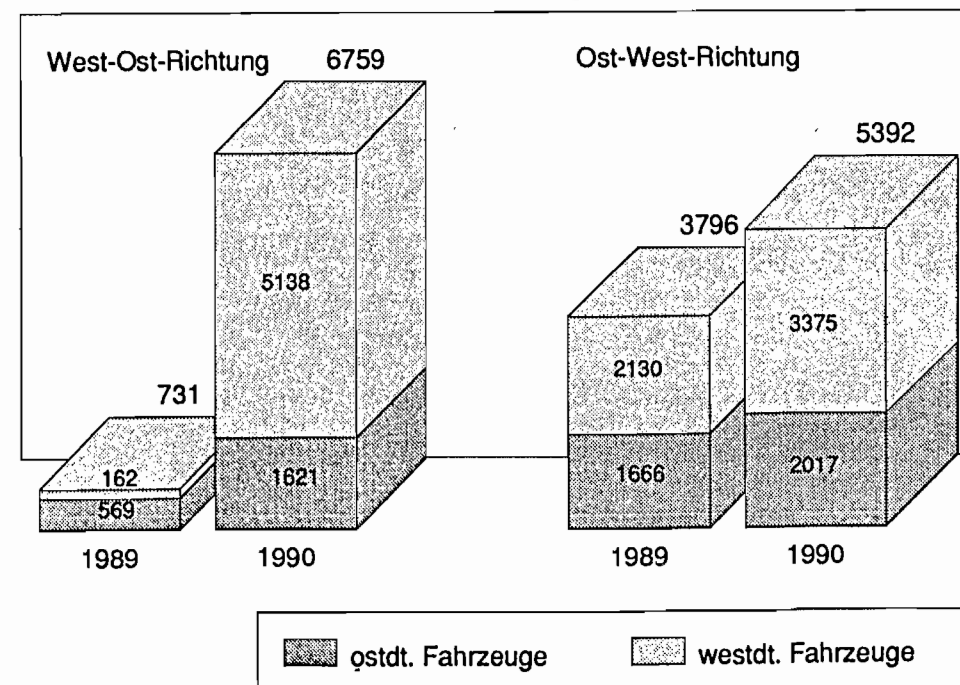
Marktanteile ost- und westdeutscher Fahrzeuge am ehemaligen innerdeutschen Wechselverkehr

	West-Ost-Richtung		Ost-West-Richtung	
	1989	1990	1989	1990
Aufkommen (Mio. t)	0,7	6,8	3,8	5,4
A n t e i l e				
- ostdeutscher Fahrzeuge	77,8 %	24,0 %	43,9 %	37,4 %
- westdeutscher Fahrzeuge	22,2 %	76,0 %	56,1 %	62,6 %

1989 besaßen jeweils die Fahrzeuge aus dem „Empfangsland“ einen zum Teil deutlich höheren Marktanteil an den innerdeutschen Verkehren als Fahrzeuge des „Versandlandes“. Der Grund für diese Marktaufteilung lag vor allem darin, daß im innerdeutschen Wechselver-

Straßengüterverkehr zwischen West- und Ostdeutschland

- Aufkommensentwicklung in 1000 t -



Quelle: ifo-Wirtschaftskonjunktur 9/1991, S. A 24
und eigene Berechnungen

kehr vornehmlich „ab Werk“ oder „frei Grenze“ bezahlt wurde, d. h. der Empfänger hatte in der Regel zumindest den größeren Frachtanteil zu begleichen. Dies führte dazu, daß ostdeutsche (Empfangs-)Kunden zwecks Minimierung der aufzubringenden Devisen weitgehend ostdeutsche Transportunternehmen einsetzten, während der westdeutsche Warenempfänger die bessere Bedienungsqualität und höhere Zuverlässigkeit westdeutscher Logistikbetriebe präferierte. Diese Aufteilung hat sich bereits 1990 in West-Ost-Richtung nahezu umgekehrt, während westdeutsche Unternehmen in Ost-West-Richtung ihre „Führungsrolle“ behalten haben.

Da im West-Ost-Verkehr eine siebzehnmal höhere Steigerungsrate erzielt wurde als im Ost-West-Verkehr (West-Ost: +770%, Ost-West: +44%), standen die Gewinner dieser „Verkehrsexplosion“ im ehemals innerdeutschen Verkehr vielfach im Westen. Sie konnten ihr Transportaufkommen um 271% steigern, ostdeutsche Transportunternehmen „nur“ um 63%.

Für 1991 wird für den ehemals innerdeutschen Wechselverkehr im West-Ost-Fernverkehr mit einem weiteren Zuwachs gerechnet, und zwar in Höhe von 44 %, dem Ost-West-Fernverkehr wird demgegenüber ein Absinken um 10 % vorausgesagt.

3. Anpassung der Verkehrsmarkordnung

Im Zuge der Verwirklichung der deutschen Einheit wurde auch die Marktordnung für ostdeutsche Güterkraftverkehrsunternehmen zügig an den westlichen Ordnungsrahmen angepaßt. Bereits am 20.6.1990, also wenige Tage vor Verwirklichung der Wirtschafts- und Währungsunion, erließ die Regierung der früheren DDR eine Verordnung über den Güterkraftverkehr, die bereits weitgehend dem bundesdeutschen Güterkraftverkehrsgesetz entsprach. Im Rahmen des Einigungsvertrages wurden dann das GüKG und alle darauf gestützten Rechtsverordnungen – mit Ausnahme der Höchstzahlenverordnung – auf die neuen Bundesländer übergeleitet.

Mit der am 3. Oktober 1990 vollzogenen Einigung wurde aus dem ehemals sogenannten „innerdeutschen Verkehr“, der seinem Wesen nach grenzüberschreitender Verkehr war, Binnenverkehr. Damit verknüpft war die Berechtigung für ostdeutsche Unternehmen zur Durchführung von Transporten im Westen, für westdeutsche Unternehmen zur Durchführung von Transporten im Osten der Bundesrepublik. Voraussetzung war selbstverständlich der Besitz einer Genehmigung, z. B. der Zugangsberechtigung zum allgemeinen Güterfernverkehr. Dabei blieb für die neuen Bundesländer die Höchstzahlenverordnung der früheren DDR vom 6.8.1990 weiterhin in Kraft. Diese sah die Vergabe von insgesamt 12.000 (roten) Genehmigungen vor, die ab Januar 1991 ausgegeben wurden. Dabei begab man sich auf eine schwierige Gratwanderung, sollte doch auf der einen Seite durch die Genehmigungsvergabe eine Existenzgrundlage für ein mittelständisches Verkehrsgewerbe geschaffen werden, ohne auf der anderen Seite die Beschäftigungsprobleme in den früheren Verkehrskombinaten zu vernachlässigen. Um in Einzelfällen außergewöhnliche Härten zu verhindern, wurde in den neuen Bundesländern zudem auf die Möglichkeit der Vergabe (zeitlich befristeter) Genehmigungen nach § 19a GüKG zurückgegriffen. Diese Genehmigungen sind nicht im Kontingent enthalten und wurden besonders in einem neuen Bundesland geradezu inflationär ausgegeben.

Mit Stand vom 30. Juni 1991 waren an kontingentierten Genehmigungen für den Güterfernverkehr ausgegeben

12.277 (rote und blaue) Güterfernverkehrsgenehmigungen, verteilt auf ca. 5.000 Unternehmen. Für das Frühjahr 1992 ist eine weitere Erhöhung um rd. 1.500 rote Genehmigungen in Verbindung mit einer Farbenbereinigung geplant. Außerdem sollen ausgegebene 19a-Genehmigungen bis zu 20 % des pro Bundesland bestehenden Kontingentes in rote Genehmigungen umgewandelt werden.

855 EG-Genehmigungen (für 1991)

13 CEMT-Genehmigungen (für 1991)

699 Kabotage-Genehmigungen (Einmonatsgenehmigungen, erstmaliger Erteilungszeitraum Juli-Oktober 1991)

Außerdem waren angemeldet

3.351 Unternehmen im gewerblichen Güternahverkehr

3.378 Unternehmen im Werkfernverkehr (ca. 10.000 Fahrzeuge)

251 Unternehmen im Umzugsverkehr.

Letztere Zahlen sind allerdings vorläufig, da der Aufbau der Register noch nicht abgeschlossen ist. Von daher werden diese Zahlen in den Folgemonaten wohl noch weiter ansteigen.

4. Situation der Güterfernverkehrsunternehmen

4.1 Schlechte Auftragslage

Die ca. 5.000 Fernverkehrsunternehmen in den neuen Bundesländern sehen sich nach wie vor gewaltigen Problemen gegenüber. Das Hauptproblem wurde implizit bereits beschrieben. Die Einbrüche im industriellen Bereich der ehemaligen DDR führten auch zu einer drastischen Verschlechterung der Auftragslage im Verkehrsbereich. Selbstverständlich war davon nicht nur der Güterkraftverkehr betroffen, sondern auch die Eisenbahn hatte Aufkommens- und Leistungsrückgänge von über 30 % zu verzeichnen, und auch die Binnenschifffahrt erfuhr Rückgänge in der Verkehrsnachfrage. Was allerdings den Straßengüterverkehr von seinen Verkehrsträgerkonkurrenten unterscheidet, ist die Tatsache, daß die Unternehmen in Ostdeutschland aufgrund der ordnungspolitischen Umgestaltung und der hohen Mobilität des Transportmittels Lkw frühzeitig dem Wettbewerb der marktwirtschaftlich erfahrenen Konkurrenz aus dem Westen, d. h. aus den alten Bundesländern und aus dem EG-Ausland ausgesetzt waren. In diesem Zusammenhang spielt eine entscheidende Rolle, daß durch Firmenverkäufe in der verladenden Wirtschaft Ostdeutschlands in den Westen auch westdeutsche und ausländische Transportunternehmen, deren Kunden bei den Firmenkäufern zu finden waren, sehr schnell auf ostdeutschen Märkten Fuß faßten. Zu denken ist hier nur beispielsweise an die schnelle Etablierung von Lebensmittelketten im Gebiet der neuen Bundesländer. Deren Entstehen führte zu Warenlieferungen, die in der Regel mit westdeutschen Lkw erfolgten.

Die schlechte Auftragslage bei den ostdeutschen Transportunternehmen im Verkehr in den neuen Bundesländern sowie ihre unterdurchschnittliche Beteiligung an West-Ost-Binnenverkehren führt dazu, daß ostdeutsche Fahrzeuge vermehrt Beschäftigung in westdeutschen Binnenverkehren suchen. Dies gilt umso mehr, als die hohe Zahl von 12.000 Genehmigungen in Ostdeutschland in keinem Verhältnis zur dortigen Transportnachfrage steht. Das Verhältnis der Nachfrage nach gewerblichen Straßenferntransporten in Ost und West lag 1990 bei 1:2,5, das Verhältnis der ausgegebenen Güterfernverkehrsgenehmigungen lag Anfang 1991 bei 1:2,5.

Selbstverständlich sind solche plakativen Vergleiche wenig hilfreich. Der Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e.V. hat zu einem recht frühen Zeitpunkt Berechnungen angestellt, wie hoch die Zahl der im Osten auszugebenden Genehmigungen sein sollte und kam – allerdings unter der Prämisse, daß auch blaue Genehmigungen ausgegeben werden sollten – auf einen Bedarf von 7.500 Fernverkehrsgenehmigungen, also rote und blaue Genehmigungen. Bei dieser Berechnung, die Anfang 1990 erfolgte, hatte allerdings auch der

Gewerbeverband die dramatischen Nachfragerückgänge nach Einführung der Wirtschafts- und Währungsunion nicht vorausgesehen. Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) schätzt, daß zur Befriedigung des Straßenferntransportbedarfs in den neuen Bundesländern 2.000 Genehmigungen – effektiv eingesetzt – ausreichen würden. Man geht dabei von einer durchschnittlichen Beförderungsmenge von jährlich rund 6.000 Tonnen pro Genehmigung aus.

Eine effektive, mit der Situation in Westdeutschland vergleichbare effektive Ausnutzung von Genehmigungen ist allerdings bereits angebotsseitig nicht gegeben. So ist die Fahrzeugkapazität nicht schlagartig an die Genehmigungskapazität angepaßt worden. Dennoch sind die Folgen des Kapazitätsübergangs faktisch aus dem Lehrbuch zu übernehmen: Ostdeutsche Transportunternehmen sehen sich einem Preisdruck ausgesetzt, der allerdings (noch) durch die Margenuntergrenze des GFT aufgefangen wird.

4.2 Fehlende Finanzmittel

Ein zweiter Problembereich beim Aufbau mittelständischer Existenzen in Ostdeutschland war das fehlende Finanzvolumen. Private Transportunternehmen in der ehemaligen DDR besaßen keinerlei Möglichkeit, finanzielle Reserven zu bilden. Man war daher auf staatliche Förderungsmaßnahmen angewiesen, die ja auch in breitem Umfang gewährt wurden. Zu erwähnen sind hier beispielsweise die ERP-Kredite für Existenzgründungen und Investitionen in den neuen Bundesländern, die neben einem günstigen Zins und langen Laufzeiten (bis zu 20 Jahren) vor allem in den ersten Jahren keine Tilgung vorsehen. Die umfangreichen Kreditmöglichkeiten werden nach anfänglichen Schwierigkeiten – Kreditaufnahme galt gewissermaßen als etwas „Ehrenrühriges“ – inzwischen stark in Anspruch genommen.

Allerdings ist eine nicht zu unterschätzende Problematik, die bereits mittelfristig zutage treten wird, nicht zu übersehen. So bringen kreditfinanzierte Investitionen im ostdeutschen Transportgewerbe – Fahrzeuge, Bauten usw. – aufgrund der desolaten Auftragslage derzeit keine ausreichenden Renditen. Den Unternehmen ist es bislang kaum möglich, Eigenkapital zu bilden, und damit die Voraussetzung dafür zu schaffen, die in Anspruch genommenen Kredite nach Ablauf der tilgungsfreien Zeit (bis zu 5 Jahre) auch zu tilgen. Es ist zu befürchten, daß zahlreiche Firmenneugründungen im Güterkraftverkehr scheitern werden, weil sie zum einen in der „Heimatregion“ keine Beschäftigung finden, zum anderen den hohen Anforderungen der (westlichen) Verladerschaft nicht entsprechen können. Es bleibt zu hoffen, daß sich die Beschäftigungslage in Ostdeutschland rasch genug erholt, um zum rechten Zeitpunkt auch Tilgungen zu ermöglichen.

4.3 Unzureichende Fahrzeugqualität

Ein Problem, das nach der Grenzöffnung vielfach im Mittelpunkt der Diskussionen stand, ist heute eher in den Hintergrund getreten. Gemeint ist die Qualität und Altersstruktur der im Transportgewerbe eingesetzten Fahrzeuge. Eine in Sachsen im Jahr 1988 durchgeführte Untersuchung über die Altersstruktur der bei privaten Verkehrsbetrieben eingesetzten Fahrzeuge zeigte folgende Ergebnisse:

- 2,7% der Fahrzeuge waren bis zu 5 Jahre alt,
- 8,1% der Fahrzeuge waren 6 - 10 Jahre alt,
- 51,4% der Fahrzeuge waren 11 - 20 Jahre alt,
- 31,2% der Fahrzeuge waren 21 - 30 Jahre alt,
- 6,6% der Fahrzeuge waren über 30 Jahre alt.

Die großzügige Kreditvergabe ebenso wie zahlreiche joint ventures haben diese überalterte Fuhrparkstruktur, die zudem durch völlig unzureichende Nutzlastgrößen gekennzeichnet war, schnell beseitigt. Sicher 90% der schon früher privaten Güterkraftverkehrsbetriebe haben ihren Fuhrpark inzwischen verjüngt und an westliche Anforderungen angepaßt.

Ähnliches gilt wohl für die ehemaligen volkseigenen Betriebe, die heute noch teilweise Fahrzeugparks mit über 1.000 Fahrzeugen aufweisen. Die Fahrzeugqualität ist in diesem ehemals staatlichen Bereich sehr differenziert. So verfügen diese Kraftverkehrsbetriebe über Fahrzeuge, die vor der Wende der Devisenbeschaffung dienten, also im Ost-West-Verkehr eingesetzt wurden, des öfteren bekanntlich auch zur damals unerlaubten Kabotage in der Bundesrepublik. Diese Transporte unterlagen marktwirtschaftlichem Wettbewerb und entsprachen infolgedessen westlichen Standards. Allerdings überwog auch in den volkseigenen Betrieben der ältere und qualitativ schlechtere Lkw, der im Binnenverkehr der DDR oder im Verkehr mit den RGW-Ländern eingesetzt wurde – Fahrzeuge, die heute kaum effiziente Verwendung finden.

4.4 Fehlendes marktwirtschaftliches Know how

Ein weiteres Problemfeld, das nicht zu unterschätzen ist, liegt für den ostdeutschen Transportunternehmer in fehlendem marktwirtschaftlichen Know how. In diesem Zusammenhang ist es nicht korrekt, generell von „fehlendem“ Know how zu sprechen. Treffender dürfte die Bezeichnung „falsches“ Know how sein. So gab es sicher keinen privaten Güterkraftverkehrsunternehmer in der ehemaligen DDR, der nicht selbst Hand angelegt hat, um seinen – in der Regel völlig überalterten – Lkw jedes Wochenende zu reparieren, um die Lebenszeit dieses Fahrzeugs um eine weitere Woche zu verlängern.

Dieses technische Know how war mit der Grenzöffnung schlagartig wertlos geworden. Auf der anderen Seite hatte man als privater Transportunternehmer außerhalb von Fuhrpark und Transportdurchführung keine Gelegenheit, in anderen Unternehmensbereichen Know how zu erwerben. Man empfand dies auch nicht als Nachteil, garantierten doch die mit den volkseigenen Betrieben abgeschlossenen Beschäftigungsverträge, daß man sich über Preiskalkulation ebensowenig Gedanken machen mußte wie über Rechnungsstellung, Eintreiben ausstehender Rechnungen usw. Und diese Kenntnisse fehlen gerade den mittelständischen Transportbetrieben heute, in der Konkurrenz mit den Westbetrieben und privatisierten ehemals volkseigenen Betrieben, dringend.

Das fehlende Kostenbewußtsein bei ostdeutschen Transportunternehmen in Verbindung mit der schlechten Auftragslage hat bedenkliche Folgen. So führt es dazu, daß von ostdeutschen Unternehmern „jeder“ Transportauftrag angenommen wird, ohne über das Kosten-/Ertragsverhältnis dieses Transportes nachzudenken. Möchte man ein leistungsstarkes mit-

telständisches Transportgewerbe in Ostdeutschland etablieren, so müssen entsprechende Schulungen durchgeführt und marktwirtschaftliches Know how vermittelt werden.

4.5 Infrastrukturproblem

Als weiteres Problem, das nicht kurzfristig ausgeräumt werden kann, erweisen sich nach wie vor die fehlenden infrastrukturellen Voraussetzungen für den Aufbau eines flexiblen Verkehrssystems. Aber nicht allein unzureichende Straßenqualität hat den Verkehrsunternehmen im Beitrittsgebiet Probleme bereitet. So machten zu Beginn der ost-westdeutschen Annäherung – und zum Teil bestehen diese Probleme noch heute – besonders die schlechten Telefonverbindungen vernünftige Kontakte zwischen Kunden und Verkehrsbetreiber unmöglich. Der Einfallsreichtum der Verkehrsunternehmer, unkonventionelle Lösungen zu finden, war recht groß, was z. B. der Einsatz einer Brieftaube zur Informationsübermittlung beweist. Dieses Beispiel zeigt, daß ein im Sinne *Schumpeters* agierender Unternehmer nicht unbedingt auf „High Tech“ angewiesen ist.

Die Vernachlässigung von Infrastrukturinvestitionen in der ehemaligen DDR hat dazu geführt, daß sich die Verkehrswege in einem zum Teil desolaten Zustand befinden. Diese Aussage trifft sowohl für den Verkehrsweg Straße, aber auch für die Verkehrswege Schiene und Wasserstraße zu. Den Anforderungen des mit Vollendung der Deutschen Einheit stark angestiegenen Verkehrsaufkommens im Personen- und Güterverkehr werden diese Verkehrswege in keiner Weise gerecht. Hinzu kommt die Tatsache, daß insbesondere aus politischen Gründen die Verkehrswege in der ehemaligen DDR auf Nord-Süd-Richtung ausgerichtet waren. Der heute im Mittelpunkt stehende Ost-West-Verkehr wurde demgegenüber völlig vernachlässigt.

Folge dieser unzureichenden Quantität und Qualität notwendiger Verkehrswege sind neben der stark ansteigenden Zahl der Verkehrstoten – dieser Anstieg hängt allerdings vor allem mit der stark wachsenden Motorisierung im Personenverkehr in den neuen Bundesländern zusammen – im Güterkraftverkehr (ebenso wie bei der Eisenbahn) erhebliche Laufzeitüberschreitungen. Oftmals endet eine Fahrt, die unter klaren zeitlichen Vorgaben begonnen wurde, „Just im Stau“.

Aus Sicht des Güterkraftverkehrs muß daher schnell gehandelt werden, um die Straßeninfrastruktur in den neuen Bundesländern, aber auch Straßenverbindungen zwischen alten und neuen Bundesländern schnellstmöglich zu verbessern. Straßen sind letztendlich eine entscheidende Voraussetzung, um gleichwertige Lebensverhältnisse in Ost und West zu schaffen.

5. Ehemals volkseigene Betriebe versus privates Fuhrgewerbe

In allen genannten Problembereichen – von der Auftragslage über die Kapitalausstattung bis hin zum Know how – haben ehemals volkseigene Betriebe deutliche Startvorteile gegenüber dem klein- und mittelständischen Transportbereich. Es muß daher ein ganz wesentlicher Bestimmungspunkt für die Verkehrspolitik sein, das mittelständische Element im Güterkraftverkehr des Ostens zu stärken. Maßnahmen wie die Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer

zum 1. März 1991, wie die zunächst geplante, später verworfene Aufhebung der Steuerbefreiung für überzählige Anhänger oder die Mineralölsteuererhöhung zum 1. Juli 1991 sind dazu sicher nicht geeignet.

Die ehemals volkseigenen Betriebe des Transportgewerbes befinden sich fast ausschließlich noch immer in öffentlichen Händen, nämlich im Besitz der Treuhandanstalt. Der Treuhandanstalt obliegt es, rund 6.000 Unternehmen mit mehr als drei Millionen Beschäftigten zu privatisieren. Die Berliner Treuhandanstalt gliedert sich u. a. in einen Bereich „Verkehrswesen“, dem seit 1. Dezember 1990 Dr. Horst Matthies als Sonderbevollmächtigter vorsteht. Im Kraftverkehrsbereich ist die Treuhandanstalt im Besitz von über 150 Gesellschaften, die jeweils über eine Reihe von regional ausgegliederten Nebenbetrieben verfügen. Insgesamt sind rund 400 Betriebsstätten oder Einheiten mit Güterkraftverkehrsanteilen zu privatisieren. Einzelne Gesellschaften haben bis zu 10.000 Mitarbeiter, insgesamt geht es um 86.000 Beschäftigte.

Nach anfänglich großen Bedenken, Kraftverkehrsbetriebe sozusagen an die potentesten Käufer abzustößen, hat die Treuhandanstalt in den letzten Wochen und Monaten ihre Anstrengungen zum Verkauf der Betriebe erheblich gesteigert. Nachdem bis Mitte des Jahres 1991 von insgesamt 390 Einheiten des Güterkraftverkehrs nur 27 verkauft waren, ist die Treuhandanstalt dazu übergegangen, für in- und ausländische Interessenten Übersichtslisten zu erstellen, die Daten über die zum Verkauf angebotenen Unternehmen enthalten, wie Zahl der Fahrzeuge, Mitarbeiterstand, Zahl der Konzessionen usw. In dieses Konzept des aktiven Marketing gehört auch die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Verbänden bis hin zur Veranstaltung von Verkaufsseminaren.

Dabei sind die erwähnten Bedenken gegen eine unkontrollierte Privatisierung nicht von der Hand zu weisen. So besteht die große Gefahr, daß der Aufkauf ostdeutscher Transportgiganten – Giganten in bezug auf Unternehmens- und Fuhrparkgröße – durch westdeutsche (oder auch ausländische) Großspeditionen einen Konzentrationsschub erzeugt, dem der Aufbau einer mittelständischen Gewerbestruktur im Osten zum Opfer fällt. Insofern kommt sowohl den für den Verkauf durch die Treuhandanstalt maßgeblichen Kriterien wie die Berücksichtigung regionalpolitischer Gesichtspunkte ebenso große Bedeutung zu wie der Bereitstellung und Schaffung von Transportgewerbegebieten und Güterverkehrszentren. Es müssen infrastrukturelle wie organisatorische Möglichkeiten geschaffen werden, die es auch den kleinen und mittelständischen Unternehmen ermöglichen, über Kooperationen leistungs- und wettbewerbsfähige Verbände zu schaffen.

6. Perspektiven

Ohne Zweifel sind die Entwicklungsperspektiven des Güterkraftverkehrs in den neuen Bundesländern positiv. Das Tempo, mit dem sich dieser positive Trend für die ostdeutschen Transportbetriebe am Verkehrsmarkt durchsetzen wird, hängt entscheidend davon ab, wie schnell und mit welchem Erfolg die noch anstehenden Probleme gelöst werden. Wie aufgezeigt, liegt dies nur zum Teil an den Transportbetrieben selbst, deren Hauptaufgabe es in den kommenden Jahren sein wird, Know-how-Vorsprünge des Westens im marktwirtschaftlichen Unternehmertum aufzuholen. Entscheidende Bedeutung für die Beschäftigungslage

im ostdeutschen Transportgewerbe kommt vor allem der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung zu. Längerfristige Verkehrsnachfrageprognosen, die für den ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplan erstellt wurden, lassen für die Straße eine positive Entwicklung erwarten. So wird damit gerechnet, daß sich der Straßengüterverkehr von 1988 bis 2010

- im „Binnenverkehr“ der neuen Bundesländer mehr als verdreifacht,
- im grenzüberschreitenden Verkehr der neuen Bundesländer fast verfünffacht und
- im Verkehr zwischen alten und neuen Bundesländern fast verneunfacht.

Zu beachten ist allerdings, daß diese Prognosen das Basisjahr 1988 haben, also im ehemals innerdeutschen Verkehr 1990 schon nahezu realisiert wurden, während im „Binnenverkehr“ der neuen Bundesländer bislang noch Rückgänge zu verzeichnen waren.

Ohne Zweifel sind zu erwartende Steigerungsraten im Straßengüterverkehr der neuen Bundesländer nicht unproblematisch. Bislang ist in Ostdeutschland in der Regel noch eine breite Akzeptanz des Straßengüterverkehrs vorhanden – eine schnelle Versorgung der Bevölkerung mit den von ihr gewünschten Gütern wäre ohne Lkw nicht möglich gewesen. Mit steigender Fahrzeugdichte auf den Straßen, steigenden Unfallzahlen (auch wenn deren Ursachen vor allem im Personenverkehr liegen) und wachsender Umweltsensibilität gerät diese Akzeptanz jedoch in Gefahr, der Lkw kann vom „Nutzenstifter“ zum „Buhmann“ werden. Es ist zu hoffen, daß die Verkehrspolitik wie das Gewerbe diese Gefahren erkennt und mit wirksamen Mitteln gegensteuert.

Abstract

In 1990 and during the first six months of 1991 the economy of East Germany decreased heavily due to the reorganization of the economic system. This is the reason why road transport demand has also decreased by more than 30 percent. Transports between eastern and western part of Germany, however, increased tremendously. The main problem of east german hauliers is the lag in contracts. Other problems are financial circumstances, insufficient equipment, the missing knowledge on market conditions and the incomplete infrastructure. Besides this, the selling of former government owned transport companies to private owners causes many problems. Long term prognosis on transport demand give hints on a positive development of the east german transport market.

Gestaltung interorganisatorischer Logistiksysteme auf der Grundlage der Transaktionskostentheorie

VON HANS-CHRISTIAN PFOHL UND RUDOLF LARGE, DARMSTADT

Inhalt

- 1 Einführung
 - 1.1 Problemstellung und bisherige Ansätze in der Literatur
 - 1.2 Begriffliche Grundlagen der Transaktionskostentheorie
- 2 Einflußgrößen auf das Transaktionskostenniveau
 - 2.1 Verhaltensannahmen
 - 2.2 Eigenschaften der Transaktion
 - 2.3 Rechtliche und technische Rahmenbedingungen
 - 2.4 Meßprobleme
- 3 Ökonomische Institutionen und Transaktionskosten
 - 3.1 Gestaltung eines Koordinationssystems
 - 3.2 Markt oder Hierarchie als alternative ökonomische Institutionen?
 - 3.3 Ökonomische Institutionen zwischen Markt und Hierarchie
- 4 Gestaltung interorganisatorischer Logistiksysteme
 - 4.1 Logistische Leistungen als Gegenstand von Transaktionen
 - 4.2 Eigenerstellung oder Fremdbezug logistischer Leistungen als Grundproblem
 - 4.3 Erklärung der Existenz und Funktion von Speditionen als Absatzmittler logistischer Leistungen
 - 4.4 Einfluß von Transaktionskosten auf Kooperationen im Bereich logistischer Leistungserstellung
- 5 Zusammenfassung

1. Einführung

1.1 Problemstellung und bisherige Ansätze in der Literatur

Kaum eine andere Branche war in den letzten Jahren von einer derartigen Dynamik geprägt wie die Verkehrswirtschaft. Angefacht wurde diese Entwicklung durch die Aufbruchstimung, die mit dem Schlagwort „Europa 1993“ umschrieben wird. Ausdruck dessen ist ein institutioneller Wandel, dem nicht nur die Branche selbst, sondern auch die verladende

Anschrift der Verfasser:

Prof. Dr. Hans-Christian Pfohl und
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Rudolf Large
Technische Hochschule Darmstadt
Institut für Betriebswirtschaftslehre
Fachgebiet Unternehmensführung
Fachbereich 1
6100 Darmstadt, Hochschulstraße 1