

Inhaltsverzeichnis

Überblick	1
A. Grundlagen	3
I. Die Frachthilfe als Instrument der regionalen Wirtschaftspolitik im Zonenrandgebiet	3
1. Definition und Darstellung der verschiedenen Frachthilfearten	3
a. Frachthilfe für den Versand von Gütern im Zonenrandgebiet	5
b. Frachthilfe für den Empfang von Gütern im Zonenrandgebiet	6
c. Frachthilfe für Ostbayern	8
d. Empfangsfrachthilfe-Kohlen	9
e. Erweiterte Kohlenfrachthilfe	10
f. Frachthilfe Tettau und Frachthilfe Ringgau	11
g. Umwegfrachthilfe	12
h. Frachthilfekapitalisierung und weitere Bestimmungen	13
i. Steuerliche Behandlung der Frachthilfen	15
2. Das Zonenrandgebiet - räumliche und begriff- liche Abgrenzung des Untersuchungsraumes	16
3. Entstehungsgeschichte und Entwicklung der Frachthilfe	20
a. Situation zu Kriegsende	20
b. Gesetzgeberische Maßnahmen	27
c. Änderungen und Anpassungen im Zeitablauf	33
4. Rechtliche Problematik der Frachthilfen	36

II.	Methodik der Untersuchung	42
III.	Hypothesenkatalog	46
B.	Regionale und sektorale Analyse der Frachthilfe	52
I.	Die Frachthilfe im Überblick	52
II.	Regionale und sektorale Verteilung der Frachthilfe	59
	1. Die Verteilung der Frachthilfe im Fördergebiet	59
	2. Die Frachthilfeverteilung in Abhängigkeit von der Branchenstruktur	63
III.	Untersuchung der durch die Frachthilfe begünstigten Branchen und Regionen	69
	1. Analyse der Frachthilfebranchen	69
	2. Die Bedeutung der Frachthilfebranchen im Zonenrandgebiet	76
	3. Die Entwicklung des Zonenrandgebietes im Vergleich	81
	4. Branchenstruktur und regionale Entwicklung innerhalb des Frachthilfegebietes	88
IV.	Zusammenfassung	91
C.	Wettbewerbliche Auswirkungen der Peripherie und der Frachthilfe	92
I.	Ausmaß der Peripherie und Einfluß des Fernverkehrssystems	93
	1. Die Flächenstruktur des Marktgebiets und die Folgen für periphere Regionen	94
	2. Der Einfluß des Fernverkehrssystems	100
	3. Die Marktferne als Problem peripherer Räume	106

4. Markt- und Verkehrslageziffern als Peripheriemaß	110
5. Attraktivitätsverlust der Zonenrandräume	121
6. Anpassung der regionalen Wirtschaft an die veränderte Standortsituation	122
7. Empirische Ergebnisse der Betriebsbefragung	133
a. Die Nachteile der Zonenrandlage und ihr Einfluß auf die Standortbewertung	133
b. Die Absatzabhängigkeit als Problem der Zonenrandgebiete	140
c. Die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsträger im bayerischen Zonenrandgebiet	146
8. Zusammenfassung	149
II. Auswirkungen der Peripherie auf das regionale Lohn- und Energiepreinsniveau	151
1. Das regionale Lohnniveau	151
2. Regionale Unterschiede im Energiepreinsniveau	156
III. Auswirkungen der Peripherie auf das regionale Transportkostenniveau	164
1. Die Transportkosten und ihre Bedeutung in der Standortlehre	164
2. Die Transportkosten und ihre Bedeutung in der Gegenwart	168
a. Der Einfluß der Preiselastizität der Nachfrage	168
b. Die Bedeutung der Transportkosten in Abhängigkeit von der Wettbewerbssituation und Güterkategorie	171
ba. Der Absatz von Fertigwaren auf Monopolmärkten	171
bb. Der Absatz von Fertigwaren auf Polypol- und Oligopolmärkten	172
bc. Der Absatz von Rohstoffen	174

c. Zusammenfassung	175
3. Bestimmungsfaktoren für die Höhe der Transportkosten	177
a. Der Einfluß der Frachttarife auf das regionale Transportkostenniveau	178
b. Exkurs: Mögliche Folgen einer Verkehrsmarkt-Deregulierung im Rahmen des EG-Binnenmarktes	188
ba. Die Regulierung des Verkehrsmarktes in der Bundesrepublik Deutschland	188
bb. Regionale Folgen einer Deregulierung des Verkehrsmarktes	192
c. Die Transportentfernung	197
4. Die Transportkostenintensität und Transportkostenempfindlichkeit	203
5. Die Mehrbelastung der bayerischen Zonenrandgebiete durch Transportkosten	211
6. Die Bedeutung der Qualität von Transportleistungen	214
7. Empirische Ergebnisse	219
8. Zusammenfassung	227
IV. Die Bedeutung der Frachthilfen und mögliche Folgen eines Wegfalls	229
1. Die einzelbetriebliche Bedeutung der Frachthilfe	229
a. Inter- und intrasektorale Bedeutungsunterschiede bei Empfängern laufender Frachthilfe	229
aa. Die Frachthilfe in Relation zu Umsatz und Gewinn	229
ab. Regionale Unterschiede	235
ac. Ergebnisse der Betriebsbefragung	237
b. Die Frachthilfebedeutung im Rückblick bereits kapitalisierter Betriebe	241

ba. Die Frachthilfekapitalisierung im Überblick	241
bb. Regionale und sektorale Kapitali- sierungsquoten	242
bc. Ergebnisse der Betriebsbefragung	247
2. Die Folgen eines Frachthilfewegfalls	252
a. Folgen nach bereits realisierten Kapi- talisierungen	252
b. Erwartete Konsequenzen eines Frachthilfeweg- falls bei laufenden Frachthilfeempfängern	256
ba. Charakterisierung der Betriebe mit schweren Folgen	256
bb. Standortverlagerung und Existenz- bedrohung	259
3. Fazit: Folgen eines Frachthilfewegfalls bei den am stärksten von der Frachthilfe betroffenen Betrieben	266
a. Portrait der von einem Frachthilfewegfall besonders berührten Betriebe	266
b. Regionale Auswirkungen	271
D. Zusammenfassung der Ergebnisse im Hinblick auf die formulierten Hypothesen	279
E. Aktuelle Entwicklungsperspektiven im bayerischen Zonenrandgebiet	293
F. Schlußbemerkung	298
Anhang	302
Literaturverzeichnis	318

Verzeichnis der Abbildungen im Text

	Seite
Abb. 1: Frachthilfe in Bayern 1965 bis 1988 - Zahl der geförderten Betriebe	53
Abb. 2: Frachthilfe in Bayern 1954 bis 1988 - Frachthilfeshöhe gegliedert nach Frachthilfe- arten (mit Ausnahme der Umwegfrachthilfe)	55
Abb. 3: Lorenzkurve zur Darstellung der Frachthilfekonzentration in Bayern 1988	58
Abb. 4: Regionale Verteilung der Frachthilfe nach Landkreisen 1988	62
Abb. 5: Verteilung der Frachthilfe im bayerischen Zonenrandgebiet nach Branchen und Landkreisen 1988	67
Abb. 6: Veränderung der Beschäftigten von 1980 bis 1987 nach Branchen des Verarbeitenden Gewerbes in der Bundesrepublik Deutschland	70
Abb. 7: Branchenentwicklung im Verarbeitenden Gewerbe 1977 bis 1987 gemessen an der Beschäftigtenzahl	71
Abb. 8: Branchenentwicklung im bayer. Zonenrandgebiet, in Bayern und im Bundesgebiet gemessen am Umsatz der Jahre 1980 und 1987	73
Abb. 9: Auslandsabsatz im Verarbeitenden Gewerbe in Bayern und im bayerischen Zonenrandgebiet 1987	75
Abb. 10: Anteil des bayer. Zonenrandgebietes an ausgewählten Branchen in Bayern und in der Bundesrepublik	78
Abb. 11: Der Standortquotient der wichtigsten Frachthilfebranchen im bayer. Zonenrandgebiet im Vergleich zur Bundesrepublik 1954 und 1987 nach Beschäftigtenzahlen	80
Abb. 12: Branchenspezifische Regionalfaktoren der Frachthilfebranchen im bayer. Zonenrandgebiet im Vergleich zu Bayern und zur Bundesrepublik von 1977 bis 1987 nach Beschäftigten	83

Abb. 13:	Die Beschäftigtenentwicklung der wichtigsten Frachthilfebranchen von 1970 bis 1987 im bayer. Zonenrandgebiet und in der Bundesrepublik - Standort- und Struktureffekte	85
Abb. 14:	Die regionale Beschäftigtenentwicklung in den Landkreisen des Zonenrandgebietes in Abhängigkeit vom Anteil der Frachthilfebranchen am gesamten Verarbeitenden Gewerbe	89
Abb. 15:	Der Anteil der Frachthilfebranchen und die regionale Beschäftigtenentwicklung im Zonenrandgebiet - kartographische Darstellung des Ergebnisses aus Abbildung 14	90
Abb. 16:	Kreisförmiges Marktgebiet und seine Auswirkungen auf die zentralen und peripheren Standorte A und B	95
Abb. 17:	Zentrale und periphere Lagen in einem verkleinerten ungleichförmigen Marktgebiet	96
Abb. 18:	Das Marktgebiet des Deutschen Reichs und der Bundesrepublik Deutschland	98
Abb. 19:	Regionale Verteilung des Gesamtversands des Verkehrsbezirks 37 (Nordbayern) auf deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1928 und 1938	123
Abb. 20:	Regionale Verteilung des Gesamtversands der Verkehrsbezirke 61 (Ober- und Mittelfranken ohne Nürnberg/Fürth) und 63 (Oberpfalz und Niederbayern) auf der Schiene im Jahre 1950	126
Abb. 21:	Regionale Verteilung des Gesamtversands der Verkehrsbezirke im bayerischen Zonenrandgebiet inkl. des Nahverkehrs auf der Straße und der Schiene im Jahre 1986	128
Abb. 22:	Regionale Verteilung des Versands von "Glas- und anderen Mineralwaren" in den Verkehrsbezirken Bayreuth und Amberg/Weiden im Jahr 1986	131
Abb. 23:	Beurteilung des Standorts und der betrieblichen Gesamtsituation im bayerischen Zonenrandgebiet	135
Abb. 24:	Standortnachteile im Transport- und Verkehrssektor in Abhängigkeit von der Standortbeurteilung	137

Abb. 25:	Absatzabhängigkeit, Bewertung der betrieblichen Gesamtsituation und Standortbeurteilung im bayerischen Zonenrandgebiet	141
Abb. 26:	Anzahl der angegebenen Konkurrenzstandorte und Absatzmärkte	143
Abb. 27:	Beurteilung der betrieblichen Gesamtsituation in Abhängigkeit von den an der Zahl der Absatzmärkte gemessenen Absatzaktivitäten	144
Abb. 28:	Die Bedeutung des Main-Donau-Kanals aus der Sicht der befragten Betriebe nach Regierungsbezirken	148
Abb. 29:	Strompreisentwicklung für Sonderabnehmer in Bayern und Nordrhein-Westfalen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt von 1976 bis 1987	162
Abb. 30:	Die Auswirkung geminderter Transportkosten auf zentrale und periphere Standorte	167
Abb. 31:	Entfernungsdegression in der Tarifgestaltung des Straßengüterfernverkehrs am Beispiel der Ladungsklasse F für 26 Tonnen	181
Abb. 32:	Durchschnittliche Gütertransportentfernungen der bayerischen Raumordnungsregionen im Eisenbahn- und im gewerblichen Straßenfernverkehr	202
Abb. 33:	Transportkostenintensität der untersuchten Branchen	221
Abb. 34:	Die Beurteilung des Standorts und der betrieblichen Gesamtsituation in Abhängigkeit von der der Transportkostenbelastung	223
Abb. 35:	Die Bedeutungszunahme der Qualität der Transportleistung und die Beurteilung der betrieblichen Gesamtsituation sowie des Standorts	225
Abb. 36:	Die Bedeutungsänderung der Transportqualität in Abhängigkeit vom Umsatz und der Zahl der Arbeitsmärkte	226
Abb. 37:	Die Bedeutung der Frachthilfe für die einzelnen Branchen im Jahre 1988 gemessen am Frachthilfeanteil, am Umsatz und an der Frachthilfe je Beschäftigten	230
Abb. 38:	Die Frachthilfe in Promille vom Umsatz gliedert nach Branchen für das Jahr 1988 - mit Streuung um die Mittelwerte	232

Abb. 39:	Der Anteil der Frachthilfe am Umsatz nach Umsatzklassen 1987	238
Abb. 40:	Regionale Verteilung der Frachthilfekapitalisierung und Kapitalisierungsquote in den bayerischen Grenzlandkreisen 1989	244
Abb. 41:	Die sektorspezifischen Kapitalisierungsquoten für die wichtigsten Frachthilfebranchen 1989	245
Abb. 42:	Die Kapitalisierungsentscheidung in Abhängigkeit von der Höhe der Transportkosten	248
Abb. 43:	Die Kapitalisierungsentscheidung in Abhängigkeit von der Beurteilung des eigenen Standorts	249
Abb. 44:	Konsequenzen eines Frachthilfewegfalls in Abhängigkeit von der Transportkostenbelastung und der Höhe des Frachthilfebezugs (Anteil der Frachthilfe am Umsatz)	257
Abb. 45:	Die Folgen eines Frachthilfewegfalls in Abhängigkeit von der Dauer des Frachthilfebezugs	258
Abb. 46:	Branchenspezifische Unterschiede bei einem Wegfall der Frachthilfe bei Betrieben, die schwerwiegende Folgen angeben	261
Abb. 47:	Die Transportkostenbelastung und die Frachthilfebedeutung bei Betrieben, die als schwere Folge eines Frachthilfewegfalls eine Standortverlagerung oder Existenzbedrohung sehen	262
Abb. 48:	Die Bedeutung der überregionalen Verkehrsanbindung und der Transportqualität für Betriebe, die als Folge eines Frachthilfewegfalls eine Standortverlagerung oder eine Existenzgefährdung sehen	265
Abb. 49:	Anteil der Beschäftigten in Betrieben mit mehr als 0,5 Prozent Frachthilfe am Umsatz an der Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den regionalen Arbeitsmärkten der Landkreise Kronach und Schwandorf	275

Verzeichnis der Tabellen im Text

	Seite
Tab. 1: Entstehung der verschiedenen Frachthilfearten	32
Tab. 2: Verteilung der Frachthilfe auf die einzelnen Zonenrandländer im Zeitablauf	52
Tab. 3: Betriebsgrößenstruktur der durch die Frachthilfe begünstigten Betriebe im Jahre 1986	56
Tab. 4: Die Frachthilfeshöhe in DM nach Frachthilfearten und Regierungsbezirken in Bayern 1988	60
Tab. 5: Frachthilfe-Branchenstatistik 1988	64
Tab. 6: Die wichtigsten Güterarten in der Frachthilfe 1988	65
Tab. 7: Anteil der wichtigsten Frachthilfebranchen am gesamten Verarbeitenden Gewerbe im Bayer. Zonenrandgebiet und in der Bundesrepublik nach Beschäftigten 1954 und 1987	77
Tab. 8: Struktur- und Standorteffekte bei der Entwicklung der Frachthilfebranchen im bayerischen Zonenrandgebiet von 1970 bis 1987 im Vergleich zur Bundesrepublik	87
Tab. 9: Durchschnittliche Eisenbahntarifentfernungen wichtiger Orte der Regierungsbezirke Oberfranken, Oberpfalz und Niederbayern zu den Verkehrsmittelpunkten Leipzig bzw. Gießen	99
Tab. 10: Regionales Nachfragepotential alternativer Standorte gemessen an der Bevölkerungszahl	109
Tab. 11: Verkehrslageziffern als Maßzahlen für die Peripherie der bayerischen Zonenrandgebiete	111
Tab. 12: Die bedeutendsten Absatzmärkte in Bayern und der Bundesrepublik mit der entsprechenden Gewichtung zur Ermittlung von Marktlageziffern	114
Tab. 13: Mittlere Versandweiten und Marktlageziffern als Indiz für das Ausmaß der Peripherie in den bayerischen Zonenrandgebieten	116

Tab. 14:	Die "überregionale Lage" ausgewählter Regionen	120
Tab. 15:	Anteile des süd- und des west- bzw. nord-deutschen Raumes an den Versandgüterströmen der Verkehrsbezirke im bayerischen Zonenrandgebiet 1986	129
Tab. 16:	Regionale Verteilung des Versands verschiedener Güter im Verkehrsbezirk Bayreuth im Straßen-güterfernverkehr 1987	132
Tab. 17:	Standortvor- und Standortnachteile im bayerischen Zonenrandgebiet	134
Tab. 18:	Standortnachteile im Transport- und Verkehrssektor in den Regierungsbezirken	138
Tab. 19:	Standortnachteile im Transport- und Verkehrsgewerbe in den Landkreisen Schwandorf und Kronach	139
Tab. 20:	Ausmaß der Abhängigkeit von bestimmten Absatz- und Beschaffungsmärkten sowie Stärke der Konkurrenzsituation	142
Tab. 21:	Durchschnittliche Anteile der verschiedenen Verkehrsträger im Absatz und in der Beschaffung der befragten Betriebe	146
Tab. 22:	Durchschnittliche Bruttostundenverdienste der Arbeiter in der Industrie 1987 nach Bundesländern	152
Tab. 23:	Bruttostundenverdienste in ausgewählten Branchen der bundesdeutschen Industrie im Jahre 1987	153
Tab. 24:	Bruttostundenverdienste der Arbeiter in ausgewählten Branchen 1986 - ein Vergleich Bayerns dem Bundesdurchschnitt	156
Tab. 25:	Anteil der Kohle am Primärenergieverbrauch Bayerns seit 1950	159
Tab. 26:	Strompreisvergleich der Energieversorgungsunternehmen im bayerischen Zonenrandgebiet mit der RWE von 1964 bis 1988 für Sonderabnehmer	161
Tab. 27:	Die Wertklassenspanne von 1928 bis 1989	185
Tab. 28:	Frachttarife für den inländischen und grenzüberschreitenden Versand von Walzstahlfertigerzeugnissen im Güterkraftverkehr 1986	191

Tab. 29:	Mittlere Versandweiten im Fernverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge 1987	199
Tab. 30:	Frachtkosten der verladenden Wirtschaft (ohne Umsatzsteuer) für den Gütertransport in der Bundesrepublik Deutschland 1987 gegliedert nach Verkehrsträgern	204
Tab. 31:	Frachtbelastung verschiedener Güter der Branche "Gewinnung und Verarbeitung von Steine und Erden"	206
Tab. 32:	Die Transportkostenintensität und -empfindlichkeit ausgewählter Güter und Branchen	208
Tab. 33:	Hypothetischer Marktlage- und Transportkostennachteil der Zonenrandgebiete der bayerischen Regierungsbezirke gegenüber dem zentralen Standort Frankfurt und dem Bundesdurchschnitt	213
Tab. 34:	Transportkostenbelastung der an der Betriebsbefragung beteiligten Betriebe	220
Tab. 35:	Die Höhe der Frachthilfe und des Gewinns in den wichtigsten Frachthilfebranchen	233
Tab. 36:	Analyse der Betriebe mit einem Frachthilfeanteil am Umsatz 1988 von mehr als einem Prozent gegliedert nach Regierungsbezirken	236
Tab. 37:	Analyse der Frachthilfebetriebe nach Regierungsbezirken	237
Tab. 38:	Der Zusammenhang zwischen der Höhe der Frachthilfe, der Absatzabhängigkeit, der Zahl der Absatzmärkte und der Investitionsneigung	239
Tab. 39:	Die Beurteilung der betrieblichen Gesamtsituation bzw. des eigenen Standorts in Abhängigkeit vom Anteil der Frachthilfe am Umsatz	240
Tab. 40:	Frachthilfekapitalisierungen in den Regierungsbezirken bis zum 23.2.1990	242
Tab. 41:	Gründe für die Kapitalisierung der Frachthilfen	251
Tab. 42:	Die Folgen eines bereits erfolgten bzw. eines möglichen Wegfalls der Frachthilfe im Vergleich	254

Tab. 43:	Schwere Folgen eines Frachthilfewegfalls und Beurteilung der betrieblichen Gesamtsituation	263
Tab. 44:	Betriebe, die von einem Frachthilfewegfall am stärksten betroffen wären	267
Tab. 45:	Die von einem Frachthilfewegfall am stärksten betroffenen Betriebe im Vergleich	269
Tab. 46:	Branchenzugehörigkeit der von einem Frachthilfewegfall am stärksten betroffenen Betriebe	271
Tab. 47:	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer im Produzierenden Gewerbe in den Landkreisen des bayerischen Frachthilfegbiets und Anteil der hiervon in Frachthilfbetrieben Beschäftigten	272
Tab. 48:	Die von einem Frachthilfewegfall in den Landkreisen Kronach und Schwandorf am stärksten betroffenen Betriebe - Ergebnisse der Betriebsbefragung	278
Tab. 49:	Entfernungen ausgewählter Orte im bayerischen Zonenrandgebiet zu den geographischen Verkehrsmittelpunkten in der Bundesrepublik und im vereinten Deutschland	295
Tab. 50:	Regionales Nachfragepotential verschiedener Standorte im bayerischen Zonenrandgebiet gemessen an der Zahl der Bevölkerung in einem Umkreis von 50 km	296
Tab. 51:	Höhe der Fördermittel und der Investitionssumme sowie Zahl der geschaffenen Arbeitsplätze durch Neuansiedlungen und Erweiterungen in den regionalen Fördergebieten Bayerns 1987	300

Tab. 43:	Schwere Folgen eines Frachthilfewegfalls und Beurteilung der betrieblichen Gesamtsituation	263
Tab. 44:	Betriebe, die von einem Frachthilfewegfall am stärksten betroffen wären	267
Tab. 45:	Die von einem Frachthilfewegfall am stärksten betroffenen Betriebe im Vergleich	269
Tab. 46:	Branchenzugehörigkeit der von einem Frachthilfewegfall am stärksten betroffenen Betriebe	271
Tab. 47:	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer im Produzierenden Gewerbe in den Landkreisen des bayerischen Frachthilfegebiets und Anteil der hiervon in Frachthilfebetrieben Beschäftigten	272
Tab. 48:	Die von einem Frachthilfewegfall in den Landkreisen Kronach und Schwandorf am stärksten betroffenen Betriebe - Ergebnisse der Betriebsbefragung	278
Tab. 49:	Entfernungen ausgewählter Orte im bayerischen Zonenrandgebiet zu den geographischen Verkehrsmittelpunkten in der Bundesrepublik und im vereinten Deutschland	295
Tab. 50:	Regionales Nachfragepotential verschiedener Standorte im bayerischen Zonenrandgebiet gemessen an der Zahl der Bevölkerung in einem Umkreis von 50 km	296
Tab. 51:	Höhe der Fördermittel und der Investitionssumme sowie Zahl der geschaffenen Arbeitsplätze durch Neuansiedlungen und Erweiterungen in den regionalen Fördergebieten Bayerns 1987	300