

Inhaltsverzeichnis	Seite
Kurzfassung	V
1. Einleitung	1
2. Entwicklung und gegenwärtige Bedeutung der Binnenschifffahrt	6
2.1. Geschichtliche Entwicklung der Binnenschifffahrt	6
2.2. Die Marktordnung in der deutschen Binnenschifffahrt	18
2.3. Das Binnenwasserstraßennetz	24
2.4. Verkehrsanteile der nationalen und internationalen Binnenschifffahrt	34
2.5. Prognosen zur Gesamtverkehrsentwicklung	49
3. Unternehmens- und Flottenstruktur der Binnenschifffahrt	52
3.1. Die Binnenschifffahrtsunternehmen	52
3.2. Die Binnenflotte	65
4. Vorstellungen von Staat und Verbänden zu Rolle und Organisation der Partikuliere in der deutschen Binnenschifffahrt	78
4.1. Das Zusammenwirken von Entscheidungs- und Einflußträgern in der Verkehrspolitik	78
4.2. Organisation der Partikuliere aus der Sicht des Bundesverbandes der deutschen Binnenschifffahrt und des Bundesverkehrsministeriums	80
4.2.1. Die Auswirkungen der Verkehrsrechtsnovellen 1961	80
4.2.2. Die Partikulierschifffahrt in der "Gelben Schrift"	82
4.2.3. Das Gutachten zur "Lage der Partikulierschifffahrt"	84
4.2.3.1. Neuordnungsvorschläge des Gutachtens	84
4.2.3.2. Stellungnahmen des Binnenschifffahrtsgewerbes	86
4.2.4. Die "Verkehrspolitische Konzeption der Binnenschifffahrt"	89
4.2.5. Das "Verkehrspolitische Programm 1968 - 1972"	91
4.2.6. Die Novelle des Binnenschiffsverkehrsgesetzes 1969	93
4.2.7. Das "Strukturprogramm für die Partikulierschifffahrt"	95
4.2.8. Der "Bericht über die Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Binnenschifffahrtsmärkte"	99
4.3. Partikulierschifffahrt in der Sicht des Bundesverbandes der Selbständigen	103
4.3.1. Die "Interessen- und Notgemeinschaft der Partikuliere"	103
4.3.2. Der "Bundesverband der Selbständigen/Abteilung Binnenschifffahrt"	105
4.3.2.1. Partikuliergenossenschaften und BDS	105
4.3.2.2. Die "Rhein-Neckar-Transport-Genossenschaft"	106
4.3.3. Die "Wettbewerbssituation mittelständischer Binnenschifffahrtsunternehmen" von DÜNNER	107
4.3.4. Die Partikuliertagungen des BDS	109
4.4. Aktuelle Probleme der Binnenschifffahrt	111
4.5. Strukturvorstellungen anderer Einflußträger	113
4.5.1. Die politischen Parteien	113
4.5.2. Gewerkschaften, Arbeitgeber und Verlager	115

4.6.	Auswirkungen von Mittelstandspolitik und Kartellrecht	117
4.6.1.	Mittelstandsförderung und Partikulierschiffahrt	117
4.6.2.	Kartellrecht und Partikuliergenossenschaften	120
4.7.	Partikuliergenossenschaften als Forderung staatlicher und verbandsseitiger Überlegungen zur Existenzsicherung	123
5.	Wirtschaftsförderung der Partikuliere durch Genossenschaften oder andere Kooperationsformen	125
5.1.	Ansätze zur Lösung des einzelwirtschaftlichen Absatzproblems der Partikuliere	125
5.1.1.	Zusammenarbeit mit wechselnden Absatzmittlern	126
5.1.2.	Vertragsbindung als Hauspartikulier	128
5.1.3.	Zusammenschluß in Genossenschaften	132
5.2.	Wirtschaftsförderung durch Genossenschaften	133
5.2.1.	Zum Begriff "Wirtschaftsförderung"	133
5.2.2.	Aufbau genossenschaftlichen Förderpotentials	134
5.3.	Zur Systematisierung von Genossenschaften	138
5.3.1.	Beschaffungsorientierte Genossenschaften	141
5.3.2.	Absatzorientierte Genossenschaften	142
5.3.3.	Produktivgenossenschaften	143
5.4.	Partikuliergenossenschaften als Forderung einzelwirtschaftlicher Überlegungen zur Existenzsicherung	146
6.	Die Umsetzung der Forderungen durch beschaffungsorientierte Partikulierzusammenschlüsse	148
6.1.	Einkaufsgenossenschaften	148
6.2.	Genossenschaftliche Werftbetriebe	149
6.3.	Genossenschaftliche Unterstützungskassen	152
6.4.	Schiffsversicherungsvereine auf Gegenseitigkeit	153
6.4.1.	Entwicklung und heutiger Stand	153
6.4.2.	Mitgliedschaft und Vereinsorgane	155
6.4.3.	Leistungsspektrum und Förderpotential	161
6.4.4.	Gegenwärtige und zukünftige Bedeutung der Schiffsversicherungsvereine für die Partikulierschiffahrt	171
6.5.	Schifferkreditgenossenschaften	175
6.5.1.	Entwicklung und heutiger Stand	175
6.5.2.	Die Bedeutung der deutschen Schiffspfandbriefbanken für die Binnenschiffahrt	177
6.5.3.	Gegenwärtige und zukünftige Bedeutung der Schifferkreditgenossenschaften für die Partikulierschiffahrt	182
7.	Die Umsetzung der Forderungen durch absatzorientierte Partikulierzusammenschlüsse	191
7.1.	Entwicklung und heutiger Stand	191
7.1.1.	Vorläufer der Partikulierzusammenschlüsse	191
7.1.2.	Partikulierzusammenschlüsse vor dem 2. Weltkrieg	194
7.1.3.	Neuere Entwicklung und heutiger Stand	202
7.2.	Unternehmensgegenstand der Zusammenschlüsse	208
7.2.1.	Satzungsbestimmungen	208
7.2.2.	Realisierte Tätigkeitsbereiche	210

7.3. Mitgliedschaft	216
7.3.1. Satzungsbestimmungen	216
7.3.2. Relative Bedeutung der Zusammenschlüsse für die Partikulierschifffahrt	219
7.3.3. Mitgliederpolitik der Zusammenschlüsse	223
7.3.4. Rechte und Pflichten der Mitglieder	228
7.4. Kontroll- und Leitungsorgane	230
7.4.1. General- bzw. Gesellschafterversammlung	230
7.4.2. Aufsichtsrat	233
7.4.3. Geschäftsführung	236
7.5. Haftungsverhältnisse und Kapitalaufbringung	239
7.5.1. Haftungsverhältnisse	242
7.5.2. Beitrittsgelder	246
7.5.3. Geschäftsanteile	247
7.5.4. Rücklagenbildung und Bilanzstruktur	253
7.5.5. Erfolgsrechnungen	260
8. Stand und Perspektiven von Transportaufkommen, Schiffsflotten und innerer Organisation der Partikulierzusammenschlüsse	264
8.1. Das Transportaufkommen der Partikuliervereinigungen	264
8.1.1. Regionale Einsatzgebiete	264
8.1.2. Transportgutstruktur	266
8.1.3. Marktstellung der Partikulierzusammenschlüsse	269
8.2. Die Schiffsflotten der Partikuliervereinigungen	272
8.2.1. Flottenkapazität	272
8.2.2. Relative Bedeutung innerhalb der deutschen Binnenschifffahrt	275
8.3. Prognosen zur Entwicklung des Güteraufkommens	279
8.3.1. Verkehrsträgeraffinitäten	280
8.3.2. Die "Langfristprognose DiW-2000"	282
8.3.3. Die "Langfristprognose PLANCO-2000"	289
8.4. Entwicklungstendenzen der Binnenschiffsflotte	294
8.4.1. Strukturelle und technische Flottenveränderungen aus der Sicht von Binnenschiffahrtsunternehmen	294
8.4.2. Entwicklungsrestriktionen auf kanalisierten Wasserstraßen	298
8.4.3. Konstruktive und technische Modernisierungsmöglichkeiten aus der Sicht des Schiffbaus	299
8.4.4. Änderung der Besatzungsvorschriften	303
8.4.5. Grenzwerte künftiger Großschifffahrt	305
8.4.6. Die "Flottenprognose 1990" des Bundesverkehrsministeriums	308
8.4.7. Auswirkungen auf die Partikulierschifffahrt	311
8.5. Ausweitung der kombinierten Verkehre	313
8.5.1. Container-Verkehre	315
8.5.2. RoRo-Verkehre	320
8.5.3. Barge-Carrier-Verkehre	323
8.5.4. Binnen-See-Verkehre	329
8.5.5. Auswirkungen auf die Partikulierschifffahrt	333

8.6. Möglichkeiten und Grenzen von Beschäftigungssicherung und -ausweitung der Partikulierzusammenschlüsse	335
8.6.1 Konkurrenzierung anderer Binnenschiffahrtsunternehmen	336
8.6.2. Direktabschlüsse mit Verladern	338
8.6.3. Kooperation mit Schiffahrtsunternehmen	340
8.6.3.1. Intergenossenschaftliche Kooperation	340
8.6.3.2. Kooperation mit Reedereien	343
8.6.4. Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen	346
8.6.5. Leistungsprogrammausweitung und Diversifizierung	347
8.6.5.1. Ansatzpunkte im Bereich Schiffstransporte	348
8.6.5.2. Innergenossenschaftliche Restriktionen	351
8.6.5.3. Finanzierungsmöglichkeiten	354
8.6.5.4. Ansatzpunkte in anderen Bereichen	358
8.6.6. Rückgriff auf staatliche Interventionen	362
8.7. Möglichkeiten und Grenzen einer Weiterentwicklung der innergenossenschaftlichen Zusammenarbeit	365
8.7.1. Reihenfolgebefrachtung und individueller Freiheitsraum der Mitglieder	365
8.7.2. Interner Frachtausgleich	369
8.7.3. Ansätze und Restriktionen einer innergenossenschaftlichen Kapazitätsanpassung	372
8.7.3.1. Intensivere Nutzung der bereederten Partikulierschiffe	374
8.7.3.2. Reduzierte Nutzung der bereederten Partikulierschiffe	376
8.7.4. Änderung der Aufgabenteilung zwischen Zusammenschluß und Mitglied	381
8.8. Ergebnis	382
9. Zusammenfassung	385
Anmerkungen und Fußnoten	404
Zu Kapitel 1	404
Zu Kapitel 2	405
Zu Kapitel 3	416
Zu Kapitel 4	419
Zu Kapitel 5	431
Zu Kapitel 6	436
Zu Kapitel 7	446
Zu Kapitel 8	458
Literaturverzeichnis	475