

**Marx/Ackermann**

**Autohöfe des Güterkraftverkehrs**

Professor Dr. August Marx  
und Dr. Karl-Friedrich Ackermann

# Autohöfe des Güterkraftverkehrs

Entwicklung und Funktionen

Ein Beitrag zur Verkehrsrationalisierung  
und Verkehrskoordinierung



---

Betriebswirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler, Wiesbaden

ISBN 978-3-663-00417-2      ISBN 978-3-663-02330-2 (eBook)  
DOI 10.1007/978-3-663-02330-2

*Verlags-Nr. 3341*

---

*Copyright by Betriebswirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler GmbH, Wiesbaden 1967*

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1967

## Vorwort

Die letzten 50 Jahre sind im Verkehrswesen gekennzeichnet durch das Aufkommen neuer und leistungsfähiger Transportmittel. Die Entwicklung des Kraftwagens zu einem wichtigen Verkehrsträger bedeutete für das bis dahin auf der Alleinherrschaft von Schienenverkehr und Schifffahrt aufgebaute Verkehrssystem eine geradezu revolutionierende Umwälzung. Es überrascht deshalb nicht, wenn die vielschichtigen Probleme einer sinnvollen Wettbewerbsordnung und Arbeitsteilung gerade zwischen Schiene und Straße zunächst im Vordergrund des Interesses standen und immer noch stehen. Erst in neuerer Zeit finden auch die spezifisch betriebswirtschaftlichen Aspekte und die Fragen wirtschaftlicher Gestaltung des Güterkraftverkehrs stärkere Beachtung.

Die folgende Untersuchung, die im wesentlichen bereits 1963 zum Abschluß kam, beschäftigt sich mit einem bisher noch kaum erforschten Bereich des Güterkraftverkehrswesens, nämlich den Autohöfen. Es handelt sich dabei ganz allgemein und grundsätzlich um Dienstleistungsbetriebe, die durch Betreuung der Fahrer und Fahrzeuge sowie durch Bereitstellung von Umschlags- und Lagereinrichtungen den besonderen Bedürfnissen des Güterkraftverkehrs dienen. Diese Betriebsanlagen sind vor allem in den USA weit verbreitet und haben in der Nachkriegszeit auch in Deutschland eine zunehmende Bedeutung für die Rationalisierung des Güterkraftverkehrs erlangt.

Bei der Ausarbeitung, insbesondere bei der Sammlung des empirischen Materials, stand mir mein Assistent, Herr Dr. Karl-Friedrich Ackermann, in so großem Umfange in selbständiger Arbeitsweise zur Verfügung, daß ich von einer Gemeinschaftsarbeit sprechen und Herrn Dr. Ackermann als Mitverfasser bezeichnen möchte.

*August Marx*

# Inhaltsverzeichnis

Seite

## *Erstes Kapitel*

### *Morphologie des Güterkraftverkehrsmarktes als ökonomische Grundlage der Autohofbetriebswirtschaften*

A. Die Angebotsstruktur des Güterkraftverkehrsmarktes . . . . .	14
I. Die historische Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Deutschland und anderen europäischen Industriestaaten bis zur Gegenwart . . . . .	14
1. Entwicklung der Fahrzeugbestände . . . . .	15
2. Entwicklung der Tonnen-Tragfähigkeit im Straßengüterverkehr . . . . .	16
II. Arten des Straßengüterverkehrs . . . . .	18
1. Nahverkehr und Fernverkehr . . . . .	18
a) Begriff und Wesen des Nahverkehrs . . . . .	18
b) Begriff und Wesen des Fernverkehrs . . . . .	19
c) Das Angebotspotential des Straßengüterfernverkehrs . . . . .	20
d) Die Betriebsgröße im Fernverkehrsgewerbe . . . . .	23
2. Werkverkehr und gewerblicher Verkehr . . . . .	23
a) Begriff und Wesen des Werkverkehrs . . . . .	24
b) Begriff und Wesen des gewerblichen Güterkraftverkehrs . . . . .	26
c) Das Angebotspotential des Werkverkehrs und des gewerblichen Verkehrs . . . . .	26
3. Linienverkehr und Trampverkehr . . . . .	29
a) Begriff und Wesen des Linienverkehrs . . . . .	29
b) Begriff und Wesen des Trampverkehrs . . . . .	30
c) Das Angebotspotential des Linien- und Trampverkehrs . . . . .	30
III. Wirtschaftspolitische Ordnung des Güterkraftverkehrsmarktes . . . . .	31
1. Die Labilität des Güterkraftverkehrsmarktes als Grundproblem der Verkehrspolitik . . . . .	31
2. Der Einfluß des Güterkraftverkehrs auf den Eisenbahnverkehr als Grundproblem der Verkehrspolitik . . . . .	32
3. Die marktregulierenden Ordnungsmaßnahmen im Güterkraftverkehr . . . . .	33
a) Regulierung des Marktzuganges . . . . .	33
b) Tarifbindung . . . . .	35
B. Die Nachfragestruktur des Güterkraftverkehrsmarktes . . . . .	36
I. Die generellen Nachfragefaktoren des Güterkraftverkehrs . . . . .	36
1. Art der Güterproduktion . . . . .	37
2. Grad der volkswirtschaftlichen Arbeitsteilung . . . . .	37

	Seite
3. Standortverteilung . . . . .	37
4. Außenwirtschaftlicher Verflechtungsgrad der Volkswirtschaften . . . . .	38
5. Abstufung der Frachtraten . . . . .	38
II. Die speziellen Nachfragefaktoren des Güterkraftverkehrsmarktes . . . . .	38
1. Der Einfluß der Straßentransportkosten auf das Nachfragenvolumen des Güterkraftverkehrs . . . . .	38
2. Die Bedeutung der qualitativen Leistungsfähigkeit des Straßengüterverkehrs als Nachfragedeterminante . . . . .	39
C. Entwicklung und Bedeutung der Transportleistungen des Straßengüterverkehrs im Reichs-/Bundesgebiet . . . . .	40
I. Die Bedeutung des Straßengüterfernverkehrs im Reichs-/Bundesgebiet . . . . .	41
II. Die Bedeutung des gewerblichen Fernverkehrs und des Werkfernverkehrs im Straßengüterverkehr . . . . .	43
III. Die regionale Struktur der Güterkraftverkehrsleistung im Bundesgebiet . . . . .	45

## *Zweites Kapitel*

### *Begriff und Wesen des Autohofes*

A. Die generellen Wesensmerkmale des Autohofes als Betriebswirtschaft . . . . .	47
B. Die speziellen Wesensmerkmale des Autohofes als Institution des Güterkraftverkehrs . . . . .	48
I. Formelle Analyse des Begriffs „Autohof“ . . . . .	49
1. Die sprachliche Bedeutung des Wortes „Autohof“ . . . . .	49
2. Kritische Betrachtung synonymen Autohofbegriffe . . . . .	50
II. Materielle Analyse des Begriffs „Autohof“ . . . . .	53
1. Das Verkehrsobjekt als Wesensmerkmal des Autohofes . . . . .	53
2. Die Art des Güterkraftverkehrs als Wesensmerkmal des Autohofes . . . . .	55
3. Der Standort als Wesensmerkmal des Autohofes . . . . .	55
4. Die Betriebsträger als Wesensmerkmale des Autohofes . . . . .	55
5. Funktionen als Wesensmerkmale der Autohöfe . . . . .	56
III. Begriffsbestimmung der Autohofbetriebe . . . . .	57
1. Rast- und Beherbergungsanlagen des Güterkraftverkehrs . . . . .	58
2. Betriebe der Fahrzeugabstellung und -wartung . . . . .	59
3. Transportvermittlungs- und Güterumschlagsbetriebe . . . . .	60
4. Begriff und Stellung der Autohöfe im System der Betriebsanlagen des Güterkraftverkehrs . . . . .	60

	Seite
C. Betriebstypen der Autohöfe . . . . .	63
I. Autohöfe und ihre Betriebsgröße . . . . .	63
II. Autohöfe und ihre technische Gestaltung . . . . .	64
1. T-Typ . . . . .	64
2. $\sqcap$ -Typ und L-Typ . . . . .	64
3. Splitdock-Typ . . . . .	64
4. U-, I- und E-Typ . . . . .	67
III. Autohöfe und ihre Stellung im Linienverkehr . . . . .	68
IV. Autohöfe und ihr Standort . . . . .	68
V. Autohöfe und ihr Betriebsträger . . . . .	68
1. Privatwirtschaftlich betriebene Autohöfe . . . . .	69
a) Selbständige Autohöfe . . . . .	69
b) Abhängige Autohöfe . . . . .	69
2. Staatlich-kommunale Autohöfe . . . . .	71
3. Gemischtwirtschaftliche Autohöfe . . . . .	71
VI. Arten der Autohöfe nach der Form der Leistungsverwertung . .	71
D. Die historische Entwicklung der Autohöfe . . . . .	72
I. Entwicklungsphasen der Autohöfe in Deutschland . . . . .	72
1. Privatwirtschaftliche Ansätze und Vorläufer der Autohöfe zwischen 1920 und 1933 . . . . .	72
a) Die Fernfahrergaststätte als Keimzelle des Autohofes . .	72
b) Die Tankstelle als Ausgangsbetrieb . . . . .	73
c) Parkplätze und Autohöfe . . . . .	73
d) Autohöfe und Laderaumverteilungsstellen . . . . .	74
e) Sonstige Ansatzpunkte . . . . .	75
2. Zentraler Auf- und Ausbau staatlicher Autohöfe durch den Reichskraftwagenbetriebsverband (RKB) zwischen 1933 und 1945 . . . . .	76
3. Reprivatisierung und Weiterentwicklung der Autohofbetriebe unter dem Einfluß der Straßenverkehrsgenossenschaften nach 1945 . . . . .	79
II. Entwicklung der truck terminals in den USA . . . . .	82

### *Drittes Kapitel*

#### *Funktionen der Autohofbetriebswirtschaft*

A. Die Speditionsaufgaben der Autohofbetriebswirtschaft . . . . .	84
I. Der Autohof als Gütersammel- und Güterverteilungsstelle des Straßenverkehrs . . . . .	84
1. Die Struktur der Gütersammel- und Güterverteilungs- funktion des Autohofbetriebes . . . . .	84

	Seite
a) Güterzufuhr und Güterabfuhr als vor- bzw. nachgelagerte Dienste des Autohofes . . . . .	84
b) Umschlagsfunktion . . . . .	88
c) Lagerfunktion . . . . .	95
d) Umgruppierungsfunktion . . . . .	97
e) Kontrollfunktion . . . . .	100
2. Einsatz der Leistungsfaktoren des Autohofbetriebes bzw. deren Kombination im Gütersammel- und Güterverteilungsdienst . . . . .	101
a) Planung des Betriebsmitteleinsatzes . . . . .	101
b) Planung des Arbeitseinsatzes . . . . .	107
3. Der Einfluß der Betriebsform auf die Kosten- und Erlösstruktur der Gütersammel- und Güterverteilungsfunktionen .	111
a) Eigenbetriebliche Durchführung der Gütersammel- und Güterverteilungsfunktion . . . . .	111
b) Fremdbetriebliche Durchführung der Gütersammel- und Güterverteilungsfunktion . . . . .	118
II. Der Autohof als Vermittlungsstelle für Transportaufträge . . .	119
1. Die Struktur der Vermittlungsfunktionen . . . . .	120
2. Der Faktoreinsatz des Autohofes für die Vermittlertätigkeiten	123
B. Funktionen des Betreuungsdienstes . . . . .	123
I. Struktur des Betreuungsdienstes . . . . .	123
1. Die Beherbergungsfunktion des Autohofes . . . . .	124
2. Die Verpflegungsaufgaben des Autohofes . . . . .	125
3. Sonstige Betreuungsaufgaben des Autohofes . . . . .	125
II. Der Faktoreinsatz des Autohofes für die Betreuungsaufgaben .	125
1. Planung des Betriebsmitteleinsatzes . . . . .	125
a) Art und Beschaffenheit der Betriebsmittel . . . . .	125
b) Innerbetrieblicher Standort der Rast- und Beherbergungsanlagen . . . . .	126
c) Kapazität der Rast- und Beherbergungsanlagen . . . . .	126
2. Planung des Arbeitseinsatzes . . . . .	127
III. Der Einfluß der Betriebsform auf die Kosten- und Erlösstruktur der Betreuungsfunktionen . . . . .	127
1. Eigenbetriebliche Durchführung der Betreuungsfunktionen .	127
a) Kostenstruktur . . . . .	127
b) Erlösstruktur . . . . .	128
2. Fremdbetriebliche Durchführung der Betreuungsfunktionen	128
C. Funktionen des Fahrzeugdienstes . . . . .	129
I. Struktur des Fahrzeugdienstes . . . . .	129
1. Garagendienste und Parkmöglichkeiten . . . . .	129
2. Der Tankdienst . . . . .	130



	Seite
3. Reparaturleistungen . . . . .	130
4. Sonstige Fahrzeugdienste . . . . .	131
II. Der Faktoreinsatz des Autohofes für den Fahrzeugdienst . . .	131
1. Planung des Betriebsmitteleinsatzes . . . . .	131
a) Art und Beschaffenheit der Betriebsanlagen . . . . .	131
b) Dimensionierung der Betriebsmittel . . . . .	132
c) Innerbetrieblicher Standort der Betriebseinrichtungen . .	136
2. Planung des Arbeitskräfteeinsatzes . . . . .	136
III. Der Einfluß der Betriebsform auf die Kosten- und Erlösstruktur des Fahrzeugdienstes . . . . .	137
1. Eigenbetriebliche Durchführung der Fahrzeugdienste . . . .	137
2. Fremdbetriebliche Durchführung der Fahrzeugdienste . . . .	137
D. Sonstige Aufgaben des Autohofes . . . . .	137
E. Kombination der Autohofleistungen . . . . .	139
I. Planung der innerbetrieblichen Verkehrswege . . . . .	139
II. Wahl des optimalen Standortes der Autohofbetriebswirtschaft .	139

### *Viertes Kapitel*

#### *Der Autohof als Rationalisierungsmittel des Straßengüterverkehrs*

A. Der Einfluß des Autohofes auf die Kostenstruktur des Güterfernverkehrsbetriebes . . . . .	141
I. Der Rationalisierungseffekt des Speditionsdienstes . . . . .	141
1. Die Bedeutung der Gütersammel- und Güterverteilungsfunk- tion für die Betriebsrationalisierung des Güterfernverkehrs .	142
a) Verringerung des Transportweges . . . . .	142
b) Verringerung der Transportzeit . . . . .	144
c) Auslastung der Fahrzeuge . . . . .	147
d) Spezialisierung der Fahrzeuge . . . . .	147
2. Die Bedeutung des Autohofes als Transportvermittlungs- zentrale für die Betriebsrationalisierung des Güterfernver- kehrsbetriebes . . . . .	147
a) Auslastung der Fahrzeuge . . . . .	148
b) Verringerung der Wartezeiten . . . . .	148
c) Verringerung der Auftragsbeschaffungskosten . . . . .	149
II. Der Rationalisierungserfolg des Betreuungsdienstes . . . . .	149
1. Verringerung der Unfallgefahr und der Unfallkosten . . .	149
2. Verringerung der Personalkosten . . . . .	150
III. Der Rationalisierungseffekt der Fahrzeugdienste . . . . .	150
1. Verringerung des Fahrzeugeinsatzweges . . . . .	150
2. Verringerung der Fahrzeugeinsatzzeit . . . . .	151

	Seite
3. Sicherung der Fahrzeuge . . . . .	151
4. Verringerung der Fahrtunterbrechungen . . . . .	151
B. Der Einfluß des Autohofes auf die Kostenstruktur des Verladebetriebes . . . . .	152
I. Der Rationalisierungseffekt der Gütersammel- und Güterverteilungsfunktion . . . . .	152
1. Senkung der Transportkosten . . . . .	152
2. Verringerung der Lager- und Umschlagskosten . . . . .	153
3. Beschleunigung des Güterumlaufes . . . . .	153
II. Der Rationalisierungseffekt der Transportvermittlungsfunktion .	155
C. Die Bedeutung des Autohofes für die rationelle Koordinierung des Straßengüterverkehrs mit Binnenschifffahrt und Eisenbahn in der Volkswirtschaft . . . . .	155
<i>Ergebnis</i> . . . . .	157
<i>Literaturverzeichnis</i> . . . . .	161
<i>Anhang</i> . . . . .	167