

Inhalt

Danksagung	7
Vorwort	9
Summary	11
Zusammenfassung	13
Abbildungsverzeichnis	25
Tabellenverzeichnis	27
Abkürzungsverzeichnis	29
Kapitel I – Das Interesse an der Logistikwirtschaft in den letzten zwei Jahrzehnten und die daraus entstehende Motivation	39
I.1 Motivation	39
I.2 Qualitative und quantitative Forschung zu Hidden Champions in der Logistik	44
I.3 Die Entwicklung der ersten Forschungsfragen	46
I.4 Qualitative Search, Research und empirische Forschung	56
I.5 Zur Abgrenzung qualitativer Forschung	56
I.6 Bricoleur	57
I.7 Gütekriterien qualitativer Forschung	58
Kapitel II – Zur Begründung des Forschungsinteresses und zur Erklärung der Forschungsfragen	63
II.1 Methodologie – die iterative Methode	65
II.2 Die Weiterentwicklung neu entdeckter Forschungsfragen und -unterfragen	67

II.3	Die Befragung von Experten und Spezialisten der Logistikwirtschaft	68
II.4	Die Durchführung der Interviews und die Dimensionen des Interviewleitfadens	72

Kapitel III – Die Entwicklung der These: Luxembourg nimmt bezüglich Hidden Champions in Europa eine führende Rolle ein und kann sogar statistisch „Nummer eins“ in Europa werden

III.1	Die Präsentation von Simon über Hidden Champions am 22. Januar 2015	75
III.2	Die Analyse der Mitgliedsunternehmen der FEDIL in der Branche „par logistique“	78
III.3	Die Bewertung des Sachstands und Annahmen zur weiteren Vorgehensweise	80
III.4	Die Weiterentwicklung der Forschungsthese	83
III.5	Begriff und Definition der Hidden Champions nach Simon	84
III.6	Begriff und Definition von Weltmarktführern und Hidden Champions nach Müller	85
III.7	Analyse der beiden Definitionen und Strukturdaten von Hidden Champions sowie Weltmarktführern nach Simon und Müller	86
III.8	Vergleich der beiden Definitionen von Hidden Champions und Weltmarktführern bei Simon und Müller	87

Kapitel IV – Geografischer, geschichtlicher, wirtschaftlicher sowie politischer Hintergrund des Waren- und Güterverkehrs auf dem Rhein

IV.1	Zur historischen Betrachtungsweise des Güter- und Warentransports auf den europäischen Flüssen, insbesondere auf der Donau und dem Rhein	91
IV.2	Der Fund von „La Dame de Vix“ und Lavau	94
IV.3	Epochen wirtschaftlichen Wohlstands und Reichtums durch den internationalen Handel des Waren- und Güterverkehrs	96

<i>Inhalt</i>	17
IV.4 Der Rhein	101
IV.4.1 Der Rhein ab dem 19. Jahrhundert – die technische Industrialisierung	101
IV.4.2 Der Rhein – aus politischer Sicht	104
IV.4.3 Die Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868	106
IV.5 Die ZKR – Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die CCNR – Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, die CCR – Centrale Comissie voor de Rijnvaart	109

Kapitel V – Der Rhein ist als Wasserstraße für den Waren- und Güterverkehr für die deutsche Industrie auch heute noch essenziell

V.1 Der Rhein ist das Tor zur globalen Welt	111
V.2 Der Rhein, seine Anliegerindustrie und seine Anwohner heute	111
V.3 Der Begriff und das Modell „Blaue Banane“ von Roger Brunet	114
V.4 Der Begriff und das Modell „Rote Krake“ von Guy Boudelle	116
V.5 Eurostat Vorhersagen bis 2050 – Prognose von Cushman & Wakefield	116
V.6 Resümee aus den Beschreibungen des Güter- und Warentransports auf dem Rhein und dem Rheinstromgebiet	119
V.7 Erster wissenschaftlicher Beweis	119

Kapitel VI – Staatliche, hoheitliche Aufgaben: Schienenverkehr, Wasserstraßenverkehr, Lufttransportverkehr und Straßenverkehr

VI.1 Die Verkehrsträger: Schienen – Eisenbahn; Wasserstraßen – Schiff; Lufttransport-Verkehr – Flugzeug und Straßen-Verkehr – Lkws	122
VI.2 Die Energie- und Verkehrsplanung sowie die Wasserwirtschaft	123
VI.3 Die Infrastruktur und die Betreiber nach EU-Recht	123

VI.4	Gesamtübersicht über die Verkehrsplanung in Deutschland	124
VI.5	Die Bahn in Deutschland	126
VI.6	Die Bundeswasserstraßen in Deutschlands	127
	VI.6.1 Der organisatorische Aufbau der Wasserstraßen- und der Schifffahrtsverwaltung in Deutschland	127
	VI.6.2 Überblick über die Organisation der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung	128
VI.7	Der Luftverkehr in Deutschland	129
VI.8	Die Bundesstraßen in Deutschland	130

Kapitel VII – Wie identifiziert man Hidden Champions – insbesondere in der Logistikwirtschaft? 135

VII.1	Wie identifiziert man Unternehmen als Hidden Champions?	135
	VII.1.1 Datenbanken und Datenbankunternehmen	136
	VII.1.2 Öffentlich zugängliche Unternehmensinformation und Statistiken	138
	VII.1.3 Sonstige Veröffentlichungen	142
VII.2	Woher stammt der Begriff „Logistik“?	143
VII.3	Überblick über die Verbände in der Logistik	155
	VII.3.1 Überblick über die Verbände und Vereine in der Güter- und Transportindustrie	157
	VII.3.2 Verbände und Vereine der Luftfahrtindustrie	159
	VII.3.3 Verbände und Vereine in der Binnenschifffahrt	161
	VII.3.4 Verbände und Vereine in der Seeschifffahrt einschließlich der Verbände der See- und Binnen-Häfen	162
	VII.3.5 Nicht direkt zuordenbare Verbände	162
	VII.3.6. Sonstige Ansprechpartner in der Logistik	162

Kapitel VIII – Die Wirtschaftsbereiche der Güterfernverkehrsträger See- und Binnenschiff 165

VIII.1	Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt sind untrennbarmiteinander verbunden	165
VIII.2	Zur Seeschifffahrt in Deutschland	166

<i>Inhalt</i>	19
VIII.3 Nationale Maritime Konferenzen	168
VIII.4 Ein Schiff ist ökologisch und ökonomisch der günstigste Verkehrsträger im Vergleich zur Bahn, zum Lkw und Flugzeug	169
VIII.5 Welche Branchen sind heute von der Binnenschifffahrt auf dem Rhein abhängig?	171
VIII.5.1 Aktuelle Unternehmensbeispiele, die auf den Transport der Binnenschifffahrt angewiesen sind	174
VIII.5.2 Wichtigste Verkehrsinfrastruktur-Projekte für die Chemie-Industrie	180
VIII.5.3 Die größten Chemiestandorte und Infrastrukturengpässe in Deutschland	182
VIII.5.4 Täglich liefern 20 Binnenschiffe bei der BASF an – der Standort ist ständig in Bewegung	184
VIII.5.5 Die Binnenschifffahrt im Überblick	185
VIII.5.6 Europäischer Marktführer in der Tankschifffahrt	187
VIII.5.7 Die Marktführer in der Trockenfahrt	189
VIII.5.8 „Imperial Logistics International“ – ein aktueller Sonderfall	189
VIII.6 Die Weiterentwicklung des Nationalen Masterplans Maritime Technologien	190
VIII.6.1 Die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt	191
VIII.6.2 Der Masterplan Binnenschifffahrt	191
VIII.7 Zum Kostenwettbewerb in der Seeschifffahrt	194
Kapitel IX – Analyse von Unternehmen in der Logistikwirtschaft	199
IX.1 Die Fraunhofer Studie „TOP 100 der Logistik“	199
IX.2 Die drei Berechnungsmodi und die dazugehörige Aufteilung des Logistikmarkts nach Umsatzvolumen	199
IX.3 Logistik als Marktaufteilung in Segmente in Marktbereichen und Teilmärkten	201
IX.4 Die Inhaltsanalyse der 140 Unternehmen der Studie der „TOP 100 der Logistik“	203
IX.4.1 Die geografischen Standorte der 140 Unternehmen aus der Studie der „TOP 100 der Logistik“	203

IX.4.2	Die Postleitzahlenbereiche und die Anzahl der Unternehmen	204
IX.4.3	Konzerngebundene oder zu große Unternehmen der Studie aus den „TOP 100 der Logistik“	205
IX.4.4	Staatliche oder zu große Aktiengesellschaften aus den 140 Unternehmen der Studie „TOP 100 der Logistik“	206
IX.5	Vermutete Hidden Champions unter den 140 Unternehmen aus der Studie der „TOP 100 der Logistik“	207
IX.6	Befragung von Experten und Spezialisten der Logistikwirtschaft	209

Kapitel X – Warum erscheint Luxembourg für wissenschaftliche Forschungen hinsichtlich Hidden Champions und der Binnenschifffahrt interessant?	211
X.1 Die Übertragung des Kostenwettbewerbs in der Seeschifffahrt auf die Binnenschifffahrt	212
X.2 Brutto-Netto-Lohn-Vergleiche in den ZKR-Staaten	215
X.2.1 Brutto-Netto-Lohn-Vergleiche NL, B, F, D, CH und L	217
X.2.2 Brutto-Netto-Lohn-Vergleich Deutschland – Luxembourg	220
X.3 Die maritime Industrie in Luxembourg, unterteilt in Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt	222
X.4 Zur Seeschifffahrt in Luxembourg	223
X.4.1 Die gesetzlichen Grundlagen der Seeschifffahrt in Luxembourg	228
X.4.2 Der „Maritime Act“ von 1990 und dessen Modifikation von 1994	229
X.4.3 Die See-Flagge, „De Roude Léiw“, auf Deutsch: der „Rote Löwe“	229
X.5 Die Binnenschifffahrt in Luxembourg	230
X.5.1 Zur geschichtlichen Entwicklung der Binnenschifffahrt in Luxembourg	230
X.5.2 Die gesetzlichen Grundlagen der Binnenschifffahrt in Luxembourg	231

<i>Inhalt</i>	21
X.5.3 Die Moselkommission – Commission de la Moselle	232
X.5.4 Wer sind die Akteure in der Binnenschifffahrt in Luxembourg?	233
X.6 Antrags- und Genehmigungsverfahren des AED in Grevenmacher für eine sog. Ausrüstungsbescheinigung – „Certificat d'Exploitant“	237
X.6.1 Merkblatt zur Beantragung einer „Ausrüstungsbescheinigung“ – „Certificat d'Exploitant“	237
X.6.2 Anforderungen des Receveurs des AED in Grevenmacher	238
Kapitel XI – Die Diversifizierungspolitik und Hidden Champions in Luxembourg	241
XI.1 Luxembourgs aktuelle Schlüsseltechnologien	241
XI.2 Der C4L – Cluster for Logistics Luxembourg asbl	244
XI.3 Der CML – Cluster Maritime Luxembourg asbl	246
XI.4 Hidden Champions in Luxembourg	246
XI.5 Beispiele zusätzlicher und neuer „Hidden Champions“ aus Luxembourg	248
XI.6 Die Informationsquellen in Luxembourg	261
Kapitel XII – Ergebnisse der wissenschaftlichen Untersuchungen	263
XII.1 Zu den Standorten der Hidden Champions in Deutschland	263
XII.2 Die Abhängigkeit von fünf Industrien vom Waren- und Gütertransport auf dem Rhein	264
XII.3 Bestätigung der Verhaltensweisen der vermuteten Hidden Champions aus den 140 Unternehmen aus der Studie der „TOP 100 der Logistik“	264
XII.3.1 Die vermuteten und realen Hidden Champions unter den 140 Unternehmen aus der Studie der „TOP 100 der Logistik“	265

XII.3.2	Hidden Champions in der Logistik mit Spezialisierungen auf das Transportobjekt	265
XII.3.3	Hidden Champions in der Logistik mit Spezialisierungen auf Nischenmärkte	266
XII.3.4	Zweiter Beweis neben der geografischen Lage des Rheins	267
XII.3.5	Kooperationen und unternehmerische Zusammenschlüsse in der Logistikwirtschaft	267
XII.4	Luxembourg nimmt in Bezug auf Hidden Champions innerhalb der „D/A/CH-Länder“ einen Spitzenplatz ein	268
XII.5	Vergleich der Definitionen von Hidden Champions und Weltmarktführern bei Simon und Müller	269
XII.5.1	Durch Diversifizierung gibt es weitere Differenzierungen	270
XII.5.2	Kritische Anmerkung zur Identifikation von Hidden Champions oder Weltmarktführern	271
XII.6	Wie in der Seeschifffahrt herrscht auch in der Binnenschifffahrt ein Kostenwettbewerb	272
XII.6.1	Eine Chance für Luxembourg für die Binnenschifffahrt im Zusammenhang mit der Diversifikationspolitik	272
XII.6.2	Die Geschäftssprachen in der Seeschifffahrt und der Binnenschifffahrt	273
XII.7	Aufwendige und zeitraubende Recherchen	274
XII.8	Vorschläge für weitere wissenschaftliche Arbeiten	274
XII.8.1	Vergleich der Sozialversicherungs- und Lohnsteuersysteme in NL, B, F, CH, D und L	274
XII.8.2	Eine Langzeitstudie in Luxembourg	274
XII.8.3	Studie bezüglich „Green Finance“ und „Green Logistics“ bzw. „Green Shipping“: Wo liegen Gemeinsamkeiten und Synergien, wo Widersprüche vor?	275
XII.9	Allgemeine Risiken: Handelsschranken, Zölle und „De-Globalisierung“	276
XII.10	Ausblick	277
XII.11	Schlussbemerkung	279

<i>Inhalt</i>	23
Literatur- und Quellenverzeichnis	281
Literatur	281
Internet-Homepages von Institutionen, Verbänden und Vereinen, Verwaltungen und Ministerien	289
Weitere Webseiten: Fachzeitschriften, Periodika	292
Sonstige Webseiten: Institute und Unternehmen	292
PowerPoint-Präsentationen	294
Anhang	299
Anhang 1: Analyse der Transportindustrie in Deutschland	299
Anhang 2: Interview-Leitfaden	303
Anhang 3: Die 140 Unternehmen aus der Studie „TOP 100 der Logistik“	308
Anhang 4: Die 140 Unternehmen aus der Studie „TOP 100 der Logistik“	322
Anhang 5: Liste der Mitgliedsunternehmen des VDB	353
Anhang 6: Liste der Korporativen Mitglieder des VBW	371
Anhang 7: Liste der Mitgliedsunternehmen des VDR	379
Anhang 8: Liste der Mitgliedsunternehmen des VHSS	388
Anhang 9: Analyse von Hidden Champions-Unternehmen in Luxembourg (Stand 2015) und Liste der Mitgliedsunternehmen „par branche“ Logistik der FEDIL	395
Anhang 10: Liste der Mitgliedsunternehmen des C4L Cluster for Logistics in Luxembourg asbl	404
Anhang 11: Liste der Mitgliedsunternehmen des CML	419
Anhang 12: Eidesstattliche Versicherung	423