ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Drenkhahn, Jürgen

Article — Digitized Version

EWG-Verkehrspolitik im Wartesaal?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Drenkhahn, Jürgen (1966) : EWG-Verkehrspolitik im Wartesaal?, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 46, Iss. 11, pp. 619-620

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/133651

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

EWG-Verkehrspolitik im Wartesaal?

Jürgen Drenkhahn, Hamburg

Eine gemeinschaftliche verkehrspolitische Konzeption ist heute nötiger denn je. Die Zölle zwischen den Mitgliedstaaten der EWG sind zum überwiegenden Teil abgebaut, und die Beseitigung der restlichen Zollschranken wird 1968 vollzogen sein. In diesem Stadium der Integration kommt der anderen Hauptkomponente, die die Palette der interregional austauschbaren Güter und Faktoren bestimmt, zunehmende Bedeutung zu. Gemeint sind die Preise für Transportleistungen. In den letzten Jahren ist aus Brüssel zwar eine Fülle von Gedanken zu verkehrspolitischen Fragen publik geworden. Sie wurden auch in der breiteren Öffentlichkeit fast mit der gleichen Aufmerksamkeit verfolgt wie die Versuche einer gemeinsamen Agrarpolitik. Täuscht aber nicht die bisher von der EWG-Kommission und den Verkehrsministern entwickelte Aktivität über das tatsächlich Erreichte und dessen mögliche Tragweite hinweg?

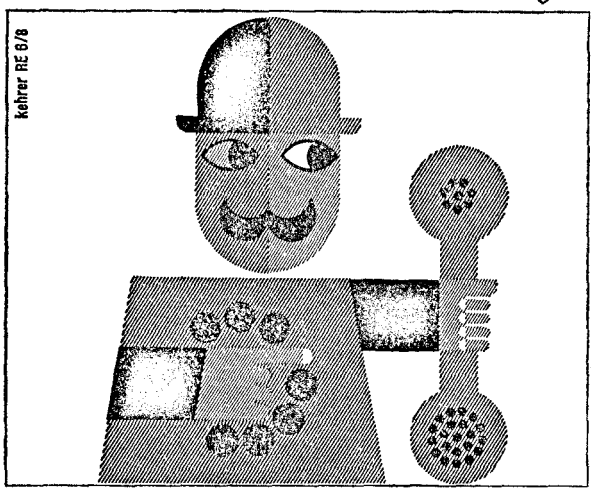
DER GEGENWÄRTIGE STAND DER EWG-VERKEHRSPOLITIK

Die große Bedeutung der Verkehrspolitik für die Gesamtwirtschaft und die Rolle des Verkehrs für die Integration mehrerer nationaler Räume werden immer wieder von allen Seiten betont. So sollen durch verkehrspolitische Entscheidungen auch regional- und/oder raumordnungspolitische Ziele, wie etwa eine Abflachung des Wohlstandsgefälles zwischen einzelnen Regionen, verfolgt werden. Zudem sind in einer wachsenden Wirtschaft ausreichende Transportkapazitäten und insbesondere ausreichende Verkehrswege eine wichtige Voraussetzung für eine Ausdehnung des Handels sowie des Dienstleistungs- und Faktoraustausches zwischen den Ländern. Die Erhöhung der Faktormobilitäten und eine durch rechtliche Regelung einmal begründete Freizügigkeit und Niederlassungsfreiheit blieben eine Utopie, solange nicht eine gemeinsame Verkehrspolitik als „Erfüllungsgehilfe" fungierte. Eine Verbesserung der Arbeitsteilung und des Faktoreinsatzes im Verkehrssektor soll und kann gleichzeitig eine Verbesserung des Faktoreinsatzes und der Arbeitsteilung in der Gesamtwirtschaft herbeiführen.

Im wesentlichen hat eine gemeinschaftliche Verkehrspolitik über drei Probleme zu befinden: über Tarifpolitik, Kapazitätsregelungen und den Zugang zum Markt. Eine besondere und in den bisherigen Diskussionen hervorragende Rolle spielten stets tarifpolitische Fragen. Dies hängt sicherlich mit der Erkenntnis zusammen, daß mit einer Integration einhergehend die ökonomischen Entfernungen, d. h. die Ausgaben für Transportleistungen, geringer werden sollen. Die Erörterung der Tarifpolitik hat jedoch jedesmal zu heftigen Auseinandersetzungen geführt. So sind erst jüngst die Gespräche der Verkehrsminister aus den Mitgliedstaaten erneut in eine Sackgasse geraten. Nach wie vor stehen sich zwei Parteien gegenüber, denen es eigentlich um die Verfechtung ein und desselben Zieles geht. Nur über den Weg ist man sich nicht einig. Beide Seiten wollen eine möglichst freie Preisbildung auf den Verkehrsmärkten. Die eine Seite, zu der vor allem die EWG-Kommission selbst gehört, unterstreicht immer wieder, man wolle gemäß den Zielsetzungen und der Gesamtkonzeption des Vertrages von Rom auch im Verkehr die Preisbildung „soweit wie möglich nach den Grundsätzen des Wettbewerbs ausrichten". Die andere, mehr „radikal-liberale" Seite bilden vor allem die Niederländer mit ihrer relativ freien Preisbildung auf den heimischen Verkehrsmärkten. Aber auch Drittländer wie Österreich und die Schweiz, die beide auf Grund ihrer geographischen Lage nolens volens „Stille Teilhaber" an der EWG-Verkehrspolitik sind, befürchten, daß die von der EWG-Kommission zunächst konzipierten Margentarife und die dann entwickelte Idee der Mindest- und Höchsttarife zu der Bildung von Festpreisen führten, die wie jedes Festpreissystem unwirtschaftliche Betriebe am Leben erhielten und einen technisch und organisatorisch erforderlichen Konzentrationsprozeß verhinderten.

VEREINSBANK IN HAMBURG
Zentrale: Hamburg 11 · Alter Wall 20–30 · Telefon 36 10 61
44 FILIALEN UND ZWEIGSTELLEN IN HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

Mit Telefonbau und Normalzeit telefonieren...



...wenn es sich um Fernsprech- oder andere Fernmeldeprobleme handelt!
Wir liefern: Fernsprech-Anlagen, Elektrische Uhrenanlagen, Uhrensäulen, Feuermelde-Anlagen, Überfall- und Einbruch-Meldeanlagen, Wächterkontrollanlagen, Zeiterfassungs-Anlagen, Fernwirk- und Datenübertragungsanlagen, Lichtsignal-Anlagen, Postalia-Frankiermaschinen.

TELEFONBAU UND NORMALZEIT 6 Frankfurt 1
Mainzer Landstraße 134-146 Postfach 2369 Telefon 2661

Bisher widmeten sich die meisten Gespräche dem Güterverkehr. Doch nun gilt es auch, eine nicht unwesentliche Diskrepanz der Interessen zu überbrücken. Denn die Benutzer von Güterverkehrsleistungen werden weiterhin für einen freien Wettbewerb plädieren, weil sie sich davon niedrigere Transportpreise versprechen. Die Benutzer des Personenverkehrs dagegen wollen keine freie Preisbildung und verlangen staatliche Aufsicht und Kontrolle, weil sonst mit einem starken Ansteigen der Beförderungspreise zu rechnen sei. Wie wird man diese Frage lösen? Wird man etwa der Eisenbahn, die beide Transportarten durchführt, eine Mischkalkulation zugestehen?

Das, was bisher auf dem EWG-Parkett effektiv geschehen ist, sind Verständigungen über mehr technische Probleme wie Angleichungen technischer Maße und Standardisierungen. Eine umfassende Gesamtverkehrspolitik, d. h. eine Verkehrspolitik auf der Basis einer verkehrspolitischen Gesamtschau, findet jedoch in Brüssel lediglich in Ansätzen statt. Meist werden nur einzelne Verkehrsträger oder nur die „traditionellen" Transportmittel Eisenbahn, Binnenschiff und Lkw betrachtet. So halten sich die EWG-Gesprächspartner streng an die Buchstaben des Rom-Vertrages. Sie arbeiten bei ihren für die Praxis bestimmten Überlegungen und Beratungen mit einem Modell, für das die Verkehrsträger Nahluftverkehr, Küstenschiffahrt, Werkverkehr und vor allem Rohrleitungsverkehr als Datum angesehen oder gesondert behandelt werden.

NOTWENDIGE UND MÖGLICHE LÖSUNGEN

Bei den Zöllen hat man zwischen einem Binnenzoll und der Errichtung eines gemeinsamen Außenzolls unterschieden. Die logische Konsequenz wäre, auch bei den Preisen für Transportleistungen im Außenverhältnis gemeinsame Schritte zu unternehmen. Das hieße vor allem, eine gemeinsame See- und Luftschiffahrtspolitik zu betreiben.

Auch auf dem Gebiet der Verkehrswegeinvestitionen sind gemeinschaftliche Lösungen nötig und möglich. Denn die verkehrspolitischen Weichen für morgen werden mit den Investitionen für Autobahnen, Straßen, Eisenbahnbau, Flughäfen und Wasserstraßen gestellt. Die Abstimmung und Finanzierung dieser Investitionen können in einem fortgeschrittenen Integrationsprozeß nicht mehr Angelegenheit der nationalen Volkswirtschaften und deren Budgets sein. Eine gemeinsame Finanzierung aus einem Verkehrswege-Investitionsfonds, etwa nach dem Muster des Agrarfonds, wäre eine sinnvolle Lösung. Denn z. B. der Ausbau und die Verbesserung des Straßennetzes kommt allen EWG-Ländern zugute, und eine stärkere Freizügigkeit im Lkw-Verkehr stellt ja jedem Angehörigen aus den Mitgliedstaaten die Benutzung dieser gemeinsam finanzierten Bauten anheim.

Solche Probleme und auch die Frage einer Kommerzialisierung der Staatsbahnen sollten in der Zwischenzeit in Brüssel angepackt werden. Denn die Behandlung von Tariffragen wird man wohl — nicht zuletzt wegen der unmißverständlichen Haltung des französischen Ministers Pisani — einstweilen zurückstellen müssen. Pisani will vorher oder zumindest gleichzeitig eine Regelung der Kapazitätskontrollen und der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im weitesten Sinne herbeigeführt wissen. Hier wird wieder klar, daß man vorerst keine gesamtverkehrspolitische Konzeption im Auge hat. Kapazitätskontrollen sind nur bei einigen Verkehrsträgern von Bedeutung, vor allem im Straßenverkehr und in der Binnenschiffahrt.

Eines Tages wird man aus dem Gestrüpp von Margentarifen, Mindest-, Höchst- und Referenztarifen unterschiedlicher Spannweite, mit und ohne Publikationspflicht, wieder hervortauchen müssen. Man wird sich dann wohl auch auf die natürlichen Eigenarten der einzelnen Verkehrsträger mehr besinnen müssen, die eine Arbeitsteilung im Verkehr allein auf Grund des Preises zweifelhaft erscheinen lassen. Auf nationaler Ebene ist in verkehrspolitischen Fragen zur Zeit eine abwartende Haltung zu bemerken. Man wartet auf ein Signal aus Brüssel. Anfang Dezember wollen sich die Verkehrsminister der EWG-Staaten wieder in der belgischen Hauptstadt treffen. Wird man dann aus dem Wartesaal heraustreten und sich mit dem TEE-Zug, der da heißt „Gemeinsame Verkehrspolitik", in raschem Tempo vorwärtsbewegen?