

Willeke, Rainer

Article — Digitized Version

Margentarife erster Schritt zur Gemeinsamkeit?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Willeke, Rainer (1969) : Margentarife erster Schritt zur Gemeinsamkeit?, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 49, Iss. 2, pp. 81-85

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133938>

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.

Margentarife erster Schritt zur Gemeinsamkeit?

Professor Dr. Rainer Willeke, Köln

Die Verkehrspolitik für den Integrationsraum der EWG steht in der kritischen und wahrscheinlich entscheidenden Runde. Gemessen an den ursprünglichen Erwartungen und Fristvorstellungen bietet die verkehrspolitische Zwischenbilanz von zehn Jahren zwar ein randvolles Bild der Enttäuschung. Schaut man jedoch auf den Tiefpunkt der Verwirrung, Verärgerung und Ratlosigkeit, der in den Jahren 1964/65 erreicht war, so zeichnen sich inzwischen doch die Umrisse eines neuen und chancenreicheren Vorstoßes ab¹⁾. Nationale Sonderregelungen, die wie das verkehrspolitische Programm der Bundesregierung bereichsweise gegen die Integrationslinie verstoßen, sind kein wirkliches Gegenargument, sondern eher als Symptom und Warnzeichen anzusprechen. Denn der um die Verbotsliste gekürzte Leber-Plan zielt auf Zeitgewinn und damit auf gemeinsame Lösungen; dies wird an der Befristung der steuerlichen Sonderbelastung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen und an den ausgesparten Regelungen etwa zur Wegekostenfrage und zur Preispolitik deutlich²⁾. Es wird sich in den Jahren 1969 und 1970 entscheiden müssen, ob zumindest das der erreichten Zollunion funktionsnotwendig entsprechende Minimum an gemeinsamer Verkehrsordnung zustande kommt. Dazu gehören die Angleichung der externen Wettbewerbsbedingungen und die ablaufpolitischen Regelungen für die Organisation und Funktionsweise der Verkehrsmärkte. Bleibt auch dieser An-

lauf stecken, so klafft eine wesentliche Lücke im Integrationskonzept, was zusammen mit den neuen währungspolitischen Dirigismen nicht nur das Ziel der letzten Übergangsstufe verfehlen ließe, sondern überhaupt einen breiten protektionistischen Genschlag auslösen könnte.

Harmonisierung kontra Liberalisierung

Für die bisherigen Mißerfolge auf dem Weg zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik gibt es zahlreiche Gründe. Vor allem ist das Beharrungsvermögen der etablierten und streng einzelstaatlich konzipierten Verkehrsordnungen unterschätzt und die Möglichkeit, auch für extrem divergierende, mit nationalen und gruppenmäßigen Sonderinteressen durchgesetzte Ordnungsvorstellungen tragfähige Kompromisse zu finden, überschätzt worden. Tatsächlich sind bislang auch alle Versuche und Bestrebungen gescheitert, den Einzelmaßnahmen zur Verkehrsordnung ein ordnungspolitisches Leitbild voranzustellen³⁾. Zwar wird von keiner Seite ernsthaft bestritten, daß die Grundrichtung des Römischen Vertrages und zugleich auch die praktische Aufgabe, gemeinsame Verkehrsmärkte herzustellen, eine Liberalisierung der Verkehrsordnungen und damit eine Überstellung der „staatlich geführten nationalen Binnenverkehrskartelle“ (Jürgensen/Aldrup) in funktionsfähigen Wettbewerb verlangen. Doch neben Einzelkontroversen, wie der über die Gültigkeit der allgemeinen Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrages für

¹⁾ Als Durchbruch darf die Harmonisierungsentscheidung des Ministerrats vom 24. 5. 1965 gelten. Vgl. A. Frohnmeyer: Stand und Entwicklungstendenzen der gemeinsamen Verkehrspolitik in der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 219 ff., und H. Jürgensen / D. Aldrup: Verkehrspolitik im europäischen Integrationsraum, Baden-Baden 1968.

²⁾ Zur volkswirtschaftlichen Problematik des verkehrspolitischen Programms vgl. u. a. W. Hamm: Schwächen einer unkoordinierten Branchenpolitik, Ordo XIX (1968), S. 63 ff., und R. Willeke: Leber-Plan, Lösung der Verkehrsprobleme? WIRTSCHAFTSDIENST, 47. Jg. (1967), H. 11.

³⁾ Während die von den europäischen Behörden zunächst als „Ordnungsphilosophie“ herangezogenen Kapteyn-Berichte aus den Jahren 1957 und 1961 den angesprochenen ökonomischen und politischen Entscheidungsproblemen einfach nicht gerecht wurden, blieb das von der EWG-Kommission bestellte Sachverständigen-Gutachten vom 18. 10. 1964 (Allais, Del Viscovo, Duquestre de la Vinelle, Oort, Seidenfus: Möglichkeiten der Tarifpolitik im Verkehr) auf einem so hohen Abstraktionsniveau stehen, daß offensichtliche ordnungspolitische Meinungsverschiedenheiten im Gutachterkreis durch die Darbietung hypothetischer Alternativen eher überdeckt als ausdiskutiert scheinen.

den Verkehrsbereich⁴⁾, bildete vor allem der Hinweis auf die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, die der Liberalisierung voranzugehen oder diese zumindest im Gleichschritt zu begleiten habe, die entscheidende Bremse. Der Optimismus der ersten Runde, schnelle partielle Liberalisierungsschritte und insbesondere die Auflockerung bestehender Preisbindungen würden im Sog adäquate Harmonisierungsschritte erzwingen, verblaßte vor der Schwierigkeit einzelner Sachkomplexe (Eisenbahnsanierung in Verbindung zur Infrastrukturfrage), mehr aber noch vor den Widerständen partikularer politischer und wirtschaftlicher Interessen.

Interessenpolitik

Das Harmonisierungsdekret des Ministerrates vom 24. Mai 1965 brachte zwar den Fortschritt einer Richtungsentscheidung, denn der beschlossene sachliche und zeitliche Stufenplan zur Reform der Verkehrsmärkte weist eindeutig auf wettbewerbswirtschaftliche Lösungen. Bei den konkreten Einzelfragen bestehen jedoch die alten Meinungsverschiedenheiten und die Suche nach gemischten Kompromißformeln weiter. Symptomatisch ist das neuerlich wieder verstärkte Bestreben der Eisenbahnverwaltungen, ihren „Auftrag zur Daseinsvorsorge“ gegenüber der Zielsetzung kommerzieller Betriebsführung in den Vordergrund zu rücken. Bemerkenswert ist ferner die in Bonn und Brüssel verfolgte Taktik, bei den Überlegungen zur Lösung der Wegekostenfrage einen Trennstrich zwischen dem ökonomischen Problem der „Wegkostenrechnung“ und dem politischen Problem der „Wegkostenanlastung“ zu ziehen, obwohl die hier bestehende Interdependenz und Präjudizierung von niemandem übersehen werden kann. Schließlich haben auch die mit dem Margentarifkonzept verbundenen Schritte zur Auflockerung und Vereinheitlichung der Preisbildungssysteme den Charakter der Vorläufigkeit, und dies nicht etwa nur wegen der vorgesehenen Befristungen, sondern mehr noch aus der Konstruktion dieses im Grunde paradoxen Vorschlags heraus.

Die erste Initiative der EWG-Kommission vom 10. Mai 1963, mit einem Verordnungsvorschlag über die Einführung obligatorischer Margentarife für den Güterverkehr der Eisenbahn, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt ein einheitliches Preisbildungssystem herzustellen, scheiterte äußerlich gesehen am Widerspruch der nie-

derländischen Regierung, die insbesondere die freie Frachtenbildung für den grenzüberschreitenden Rheinschiffahrtsverkehr unangetastet wissen wollte. Der eigentliche Grund des Fehlschlags lag jedoch in eklatanten Mängeln des angeregten Systems.

Schema der Margentarife

Nach dem damaligen Vorschlag der EWG-Kommission sollten gleichzeitig und möglichst gleichförmig für den nationalen und den grenzüberschreitenden Güterverkehr aller drei Binnenverkehrsträger verbindliche, genehmigte und veröffentlichte Tarifbänder mit Spannweiten zwischen 10 und 30 Prozent eingeführt werden, wobei die Festlegung der Preise innerhalb der Marge den freien Marktentscheidungen vorbehalten blieb. Dieses System von Höchst-Mindestpreisen sollte die bis dahin geltenden Festpreise ablösen, aber auch für diejenigen Marktbereiche angewendet werden, wo noch eine ungebundene Preisbildung bestand. Einem solchen uniformen Schema wurde die Fähigkeit zugeschrieben, gleichermaßen das erwünschte Maß an Preisbeweglichkeit zuzulassen, wie „übermäßige“ Ausschläge nach oben und unten zu verhindern. Die Obergrenze sollte dabei den Machtmißbrauch marktbeherrschender Unternehmen ausschließen, wobei hauptsächlich an die Tarifiedifferenzierung und den internen Veriustausgleich der Eisenbahn gedacht war; die Untergrenze wurde mit der Notwendigkeit begründet, der Gefahr einer ruinös-unwirtschaftlichen Wettbewerbsübersteigerung zu begegnen. Pate dieses Ansatzes war offenkundig die simple Philosophie von den „Besonderheiten der Verkehrsmärkte“, die vermeintlich sowohl monopolistischen Marktmißbrauch wie ruinösen Substanzverkehr erwarten lassen. Margentarife sollten beide Gefahren bannen; sie wurden zugleich als ein handlicher politischer Kompromiß zwischen Festpreisen und freien Marktpreisen angeboten.

Schlüsselposition der Eisenbahntarife

Dieser treuherzige Entwurf machte es der Kritik leicht⁵⁾. Denn wie immer es auch im Einzelfall um die Stabilität und Funktionsfähigkeit von Verkehrsmärkten bestellt sein mag, so ist doch kaum vorstellbar, daß für bestimmte Preisbildungsbereiche beide Gefahren gleichzeitig relevant sein könnten, es käme vielmehr, je nach der besonderen Lage, entweder eine Höchstpreis- oder eine Mindestpreisregelung in Betracht⁶⁾. Zudem ist die empi-

⁴⁾ Die Meinungsverschiedenheiten zwischen der Kommission und der Ratsmehrheit dürften auch nach der Ratsentscheidung vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs noch nicht als überwunden gelten, da diese, im Gegensatz zur grundlegenden Verordnung Nr. 17, einen sehr umfangreichen und zudem dehnbaren Katalog von Ausnahmen zur allgemeinen Kartellregelung anbietet. Vgl. H.-R. Watermann: Kartellregelung und gemeinsame Verkehrspolitik, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 39. Jg. (1968), S. 131 ff.

⁵⁾ Vgl. u. a. W. Hamm: Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, Heidelberg 1964; W. Böttger, P. Schulz-Kiesow: Zur Frage der Einführung des Margentarifsystems, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 212 ff., und R. Willeke: Margentarife – ein Weg zur Wettbewerbsordnung des Verkehrs? Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 35. Jg. (1964), S. 71 ff.

⁶⁾ Zu diesem Schluß kommt auch das genannte Sachverständigen-gutachten über „Möglichkeiten der Tarifbildung im Verkehr“, Kap. 32.

rische Basis für eine Identifizierung und Gewichtung monopolistischer Marktpositionen äußerst spärlich und speziell im Hinblick auf möglicherweise verbliebene Machtreservate der Eisenbahn höchst willkürlicher Beurteilung ausgesetzt. Tatsächlich konzentriert sich die preispolitische Diskussion auch fast ausschließlich auf die Untergrenze eines kohärenten und funktionsfähigen Preissystems für Verkehrsleistungen und Infrastrukturnutzungen. Daß hierbei die Eisenbahntarife nach wie vor eine Schlüsselstellung einnehmen, erklärt sich aber kaum aus mißbräuchlichem internem Kosten- und Erlösausgleich, sondern schlicht aus der fehlenden Konkursfähigkeit, d. h. aus der Möglichkeit einer Verlustabwälzung auf den Staat. Dies ist indessen ein generell bedeutendes Harmonisierungsproblem und verbunden mit der Wegekostenfrage überhaupt die entscheidende Harmonisierungsaufgabe, die sich nicht erst mit der Kalkulation einer Margenuntergrenze stellt, sondern auch im System von Festpreisen etwa bei der Einrichtung oder Senkung von Wettbewerbsstarifen gelöst werden muß.

Streit um die Untergrenze

Die Kritik der Verkehrsträger am Margentarifsystem pflegt von der These auszugehen, daß ein Bedürfnis nach preispolitischer Stützung von Verkehrsmärkten bei latentem Kapazitätsüberhang bestehe und daß ein solcher Angebotsdruck heute für die wichtigsten Bereiche des Binnenlandverkehrs tatsächlich kennzeichnend sei. Die Binnenschifffahrt leide an technischen und organisatorischen Starrheiten des Angebots, der Straßenkraftverkehr an der verführerischen Leichtigkeit des Marktzutritts und die Eisenbahn an der Gesamtsituation ihrer Anpassungsaufgabe. Da zudem die Nachfrageseite oft einen im Vergleich zum Angebot höheren Konzentrationsgrad aufweise, würde bei der Einrichtung von Tarifmargen die tatsächliche Preisstellung auf die Untergrenze gedrückt und dort erstarren. Von wirklicher Preisflexibilität könne deshalb keine Rede sein. Würde die Untergrenze der Tarifbänder unter die vorher geltenden Festpreise angesetzt, so wären Margentarife lediglich ein verschleierter Weg zu allgemeinen Tarifsenkungen mit steigendem Eisenbahndefizit und ruinösem Druck auf das private Verkehrsgewerbe.

Diese Argumentation stellt nun gewiß eine vor-schnelle Verallgemeinerung von Einzelerfahrungen dar. Denn das Problem struktureller Überkapazitäten besteht nicht generell; und wo es auftritt, hat es durchaus abgestufte Bedeutung. Während in den zahlreicher werdenden und expandierenden Teilmärkten für spezialisierte Verkehrsdienste eher Engpaßerscheinungen charakteristisch sind, konzentriert sich der Druck von Ange-

botsüberhängen auf die schmaler werdenden und differenzierten Marktgebiete. Die Herstellung stabiler und funktionsfähiger Verkehrsmärkte ist deshalb kein einheitlich gestelltes und einförmig zu lösendes Problem; Unterschiede bestehen sowohl für die einzelnen Verkehrsträger wie für die konkreten Teilmärkte des Verkehrsmitelesatzes. Gleichwohl führt die These von der Preisgravitation zur Margenuntergrenze an den Kern der Ordnungsaufgabe.

Kapazitätssicherung und Kapazitätsabbau

Der Mindestpreis des Tarifbandes soll unwirtschaftlichen Wettbewerb verhindern, also leistungsmindernden Substanzverzehr und funktionslose Einkommensenkungen. Handelt es sich als Ursache nur um einen vorübergehenden saisonalen oder zyklischen Beschäftigungsschwund bei nachhaltig richtiger Kapazitätsbemessung, so ist die Aufgabe einer preispolitischen Marktstützung verhältnismäßig leicht zu lösen. Während die zugelassene Preisreduktion am Ziel einer optimalen Kapazitätsnutzung auszurichten wäre, hätte die Begrenzung durch den Mindestpreis der Kapa-

Schriften zur Buchmarkt-Forschung

Herausgegeben von Prof. Dr. Peter Meyer-Dohm und Dr. Wolfgang Strauß in Zusammenarbeit mit dem Institut für Buchmarkt-Forschung in Hamburg

Band 10

Robert Escarpit, **Die Revolution des Buches**

144 Seiten mit Tabellen und Schaubildern. Einer der profiliertesten Fachleute Frankreichs untersucht in dieser geistreichen Studie die revolutionisierende Entwicklung des Buches und des Buchwesens in unserer Zeit. Kartoniert 18 DM

Band 11

Prof. Dr. Peter Meyer-Dohm

Buchhandel als kulturwirtschaftliche Aufgabe

224 Seiten mit Tabellen und Quellennachweis. Was hat den Vorrang, »Buch« oder »-handel«, die kulturellen oder die ökonomischen Aufgaben des Buchhandels? Weit spannt sich der Bogen der Themen: von Rationalisierung, Buchmarktanalyse und Preisbindung über die Bedeutung von Buchgemeinschaften bis zu den speziellen Aufgaben des Buchhandels im Bereich der Hochschule oder in Entwicklungsländern. Kartoniert 28 DM

»Diese Reihe ist auf dem besten Wege, sich dem Fachmann unentbehrlich zu machen.« Der neue Vertrieb, Flensburg

Im Buchhandel erhältlich.

Verlag für
Buchmarkt-Forschung

zitätssicherung zu dienen. Schwieriger und komplexer stellt sich das Problem jedoch dann, wenn im Wettbewerbsvollzug Kapazitätsbereinigungen und Strukturverbesserungen durchgesetzt werden müssen. In diesen Fällen ist der nach unten begrenzte Preisbildungsspielraum mit einer doppelten Aufgabe konfrontiert; neben die Forderung nach optimaler Nutzung der jeweils vorhandenen Kapazität tritt die Notwendigkeit des Kapazitätsabbaus, wobei dieser jedoch in der Weise und in dem zeitlichen Rahmen zu erfolgen hat, daß bestmögliche Voraussetzungen für die Wiedergewinnung eines stabilen Marktausgleichs geschaffen werden.

Für diese im Grunde dynamische und antizipative Aufgabenstellung bilden Kostengrößen keine ausreichende und vor allem keine eindeutige Referenzbasis. Zwar wird man Unternehmungen, die durch Konkurrenzdruck oder weichende Nachfrage bedrängt sind, in der Regel nicht verwehren können, den Preis notfalls bis zu jener Untergrenze der beschäftigungsabhängigen Stückkosten zu senken, die gerade noch ein Verbleiben im Marke gestattet. Wichtiger ist in dieser Lage jedoch, daß der Prozeß der Kapazitätsselektion in Gang kommt und zielrichtig abläuft. Dies aber kann für wesentliche Teile des Verkehrsbereichs durch die Steuerungskraft der Preise allein nicht erwartet werden. Die preispolitischen Vorkehrungen müssen hier durch direktere kapazitätsbeeinflussende Maßnahmen ergänzt werden.

Diese Schlußfolgerung ist bislang für die Binnenschifffahrt am nachdrücklichsten vorgetragen und am ausführlichsten diskutiert worden, und zwar sowohl für den kurzfristigen Ansatz von Abwrackaktionen und temporären Stillelegemaßnahmen wie auch in längerfristiger Sicht für organisatorische Verbesserungen der Investitionsplanung. Beim Güterkraftverkehr steht dagegen die Aufgabe im Vordergrund, durch eine Abkehr von der starren und strukturverschlechternden Globalkontingentierung zuerst einmal die Voraussetzungen für die Bildung arbeitsfähiger Märkte zu schaffen. Bei der Eisenbahn endlich muß die Tarifpolitik eindeutig in den Gesamtzusammenhang eines strukturellen Anpassungs- und finanziellen Sanierungsprogramms eingebettet werden.

Neues Margentarifsystem

Die erste Margentarifvorlage scheiterte, weil das uniforme Preisbildungsschema der differenzierten Gestalt und den damit unterschiedlichen Ordnungsansprüchen der Verkehrsmärkte nicht gerecht wurde und weil diese preispolitische Initiative ohne ausreichende und zeitlich koordinierte Verknüpfung mit Lösungen zum Harmonisierungskomplex vorgetragen worden war. Diese Erfahrung ermöglichte eine zweite, wesentlich ver-

änderte Vorlage, die nach umfangreichen Beratungen zwischen Vertretern der Kommission und der fünf Regierungen am 22. Juli 1965 vom Ministerrat grundsätzlich genehmigt und durch einen Vorschlag der Kommission vom 27. Oktober 1965 ausgeformt wurde⁷⁾.

Das neue Konzept hat den Vorzug eines pragmatischen und elastischen Ansatzes sowie einer klareren Richtungsentscheidung. Es sieht ein Vorgehen in zwei Dreijahresstufen, eine zumindest zunächst unterschiedliche Behandlung von grenzüberschreitendem und nationalem Verkehr sowie eine Berücksichtigung der für die Verkehrsträger zur Zeit bestehenden Preisbildungsform vor. Obligatorische Margentarife mit nunmehr einheitlicher Spanne von 20 % sollen in der ersten Stufe für den grenzüberschreitenden Eisenbahn- und Güterkraftverkehr eingeführt werden; hier bringt die zweite Stufe dann aber, zumindest für den übersichtlichen Massengüterverkehr, eine weitere ganz wesentliche Auflockerung durch den Übergang zu sog. Referenzmargentarifen, die als veröffentlichte, aber unverbindliche Empfehlungen von Höchst- und Mindestpreisen anzusprechen sind. Abweichende Preise sind den Tarifaufsichtsbehörden allerdings mitzuteilen und von diesen zu publizieren. Für die internationale Binnenschifffahrt sind solche Referenztarife schon in der ersten Stufe vorgesehen, während in dieser Zeit für den gesamten innerstaatlichen Verkehr noch volle Gestaltungsfreiheit, einschließlich der Beibehaltung von Festpreisregelungen, besteht. In der zweiten Stufe sollen dann aber auch hier zumindest obligatorische Margentarife eingeführt werden.

Außerdem sind von Anfang an unter bestimmten Voraussetzungen, besonders bei Wettbewerbsanforderungen, längerfristigen Kontrakten und größeren Beförderungsmengen, Sondervereinbarungen möglich, die den Tarifaufsichtsamtern mitzuteilen, von diesen aber nicht vorweg zu genehmigen sind. Auf der anderen Seite können aber von der Gemeinschaft oder auch von einzelnen Regierungen bedarfsweise und vorübergehend – besonders bei gravierender Unterbeschäftigung und extremem Wettbewerbsdruck – Referenztarife außer Kraft gesetzt und durch Mindest- oder Höchstpreisregelungen ersetzt werden.

Ein erster obligatorischer Margentarif ist inzwischen durch eine Verordnung des Ministerrates vom 30. Juli 1968 für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr grundsätzlich zum 1. Januar

⁷⁾ Zwar wurde die Ratszustimmung zur Gesamtvorlage insbesondere durch den neuerlichen Einspruch der Niederlande auf die lange Bank geschoben; die Übereinkunft vom 22. Juli 1965 zeigte sich aber doch als tragfähig. Die Verzögerung begünstigte im übrigen die notwendige Erörterung von Marktzutritts- und Kapazitätsfragen und stärkte damit letztlich die Basis für die nunmehr anlaufende preispolitische Reform.

1969 beschlossen worden; die Ausführung der Verordnung durch einzelstaatliche Gesetze wird aber wohl zumindest eine halbjährige Verzögerung eintreten lassen.

Schwerpunkte der Verkehrsordnungsreform

Die interessanteste und als Richtungshinweis wichtigste Neuerung der zweiten Margentarifvorlage ist die Einrichtung von Referenztarifen. Auf Anheiß mögen diese paradox und wie nutzlos verbrämter „freier Preiswettbewerb“ erscheinen. Dazu wäre aber anzumerken, daß sie in der ersten Umstellungsstufe nur für den Marktbereich vorgesehen sind, auf dem bislang tatsächlich eine freie Preisbildung besteht und gegenüber Festpreisregelungen vorgezogen wird, für die internationale Binnenschiffahrt also. Die Beurteilung dieses Anwendungsfalles hängt allerdings noch davon ab, ob Kartellregelungen der bisher tolerierten Art auch weiterhin möglich sein werden, wofür einiges spricht⁸⁾.

Im übrigen aber ist die vorgesehene Linie von Festtarifen über obligatorische Margentarife zu Referenzmargen in der Tat ein unter Beobachtung stehender und fallweise auch noch korrigierbarer Weg zur Preisbildungsfreiheit auf den Verkehrsmärkten. An dieser Konsequenz gibt es nichts zu deuteln. Sie bringt, und das ist der entscheidende Punkt, die gemeinsame Überzeugung der Kommission und der Regierungen zum Ausdruck, daß im Zuge des preispolitischen Systemwechsels für die meisten Verkehrsmärkte, und insbesondere auch für den grenzüberschreitenden Verkehr der Gemeinschaft, die Voraussetzungen einer funktionierenden wettbewerbswirtschaftlichen Selbststeuerung geschaffen werden können.

Funktionsfähige Verkehrsmärkte

An erster Stelle steht dabei die Wegekostenregelung. Hier sind die Methodenfragen und statistischen Erhebungen zu einer Wegekostenrechnung inzwischen so weit abgeklärt, daß sich die verkehrspolitischen Entscheidungen für eine schrittweise Harmonisierung der Kostenanlastung ab Sommer oder Herbst dieses Jahres anschließen sollten⁹⁾. Dies aber würde zugleich die Bemühungen um eine Eisenbahnsanierung auf eine neue und festere Basis stellen, vorausgesetzt, daß es gleichzeitig gelingt, Auftrag und Zielsetzung der

Eisenbahnunternehmen im Sinne einer dominant eigenwirtschaftlichen Betriebsführung zu präzisieren, den Umfang der politischen Auflagen einzuschränken und für die verbleibenden ergebnisschlechternden Interventionen klare sowie nach Art und Umfang dem Wettbewerbskonzept adäquate Erstattungsregelungen durchzusetzen¹⁰⁾. Dabei muß insbesondere der Komplex des Personennahverkehrs ausgesondert und der Beitrag der Eisenbahn in integrierte Programme städtischer und regionaler Verkehrsplanung eingefügt werden¹¹⁾. Bei der Binnenschiffahrt und beim Straßenkraftverkehr liegt die zentrale Aufgabe darin, durch Verbesserungen der Angebotsstrukturen und durch zunächst noch abgesicherte Lernprozesse funktionsfähige Märkte zu bilden bzw. sich bilden zu lassen. Kapazitätsschnitte, Marktzugangsregelungen und Sonderbelastungen des Werkfernverkehrs sollten allein im Hinblick auf dieses Ziel erwogen, angefaßt und möglichst schnell wieder entbehrlich werden.

Keine Endlösung

Die Harmonisierungsentscheidung und die zweite Margentarifvorlage umreißen den Rahmen eines ordnungspolitischen Reformprogramms. Erfolgreich wird dieser Vorstoß aber nur dann sein, wenn aus dem Rahmen ein kohärentes Leitbild gemeinsamer Verkehrspolitik herauswächst, das ohne dogmatische Verklebung, aber auch ohne von Einzelinteressen diktierte Voreingenommenheit am Antriebs- und Koordinierungssystem der Marktwirtschaft ausgerichtet ist. In diesem Prozeß ordnungspolitischer Präzisierung haben Margentarife und Referenzmargen zugleich die Funktionen des Sprungbretts und der Alarmglocke: sie dringen auf Lockerung erstarrter Preisstrukturen, akzentuieren gleichzeitig aber die experimentelle Seite der Übergangs- und Anpassungsstufen. Sie haben insbesondere den Vorteil, daß mit ihnen preispolitische Reformschritte anlaufen können, ohne daß im Harmonisierungsbereich schon perfekte Lösungen auf der ganzen Linie realisiert sind. Margentarife bilden jedoch keine preispolitische Endlösung, jedenfalls nicht als generelles Preisbildungssystem, weil ihre Konstruktionsweise tastend und im Grunde widersprüchlich ist. Sie bieten sich heute an, um ihre Überwindung vorzubereiten und möglich zu machen.

⁸⁾ Die oben genannte Verordnung des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln im Verkehr bietet so weitgehende Ausnahmen vom allgemeinen Kartellverbot, daß es in der Praxis wahrscheinlich nur zu einer losen Mißbrauchsaufsicht kommen kann.

⁹⁾ Einer von der EWG-Kommission vorgelegten Musterlösung entsprechend wird von den Mitgliedsstaaten sowohl eine Vollkosten- wie auch eine Grenzkostenrechnung angefertigt. Sehr umstritten sind bislang aber noch die Relevanz der Vollkostenrechnung und die Anlastungskriterien.

¹⁰⁾ Einen ersten erfreulichen Schritt brachten in der Bundesrepublik die vom Bundestag am 11. 12. 1968 beschlossenen Änderungen des Bundesbahngesetzes. Der neu gefaßte § 14 (Aufsichtsrecht des Bundesministers für Verkehr) stärkt die Selbständigkeit und Eigenverantwortlichkeit des Bundesbahnvorstands. Der neue § 28a präzisiert und erweitert die Ausgleichsverpflichtungen des Bundes gegenüber der Bundesbahn.

¹¹⁾ Ansätze dazu bieten bereits die Finanzierungsverträge zur Einrichtung von S-Bahnen in Verdichtungsräumen, z. B. über den mehrgleisigen Ausbau im Ruhrgebiet, bei denen der Bundesbahn praktisch ein Besserungsanspruch eingeräumt ist.