

Oettle, Karl

Article — Digitized Version

Zum Entwurf einer gemeinsamen Verkehrspolitik der EG

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Oettle, Karl (1974) : Zum Entwurf einer gemeinsamen Verkehrspolitik der EG, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 54, Iss. 11, pp. 569-573

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134749>

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.

Zum Entwurf einer gemeinsamen Verkehrspolitik der EG

Karl Oettle, München

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat im Oktober 1973 mit einer Mitteilung an den Rat „über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik“¹⁾ versucht, die praktisch seit Jahren zum Stillstand gekommenen Bemühungen um ein Globalkonzept einer solchen Politik wieder in Gang zu setzen. Bis jetzt ist die Kommissionsmitteilung offenbar in Beratungen verschiedener Gremien der Gemeinschaften stecken geblieben, ohne daß schon ein Ende abzusehen wäre. Dabei spiegelt das vorgelegte Konzept ein wesentliches verkehrspolitisches Umdenken gegenüber dem wider, was sich in früheren verkehrspolitischen Grundsatzserklärungen der Kommission niedergeschlagen hatte²⁾.

Der neue Ansatz hätte deshalb und wegen mancherlei eingetretener verkehrlicher Fehlentwicklungen ein besseres Schicksal verdient. Zum einen werden Fehlentwicklungen um so weniger reparabel, je länger sie nicht oder nicht hinreichend bekämpft werden. Zum andern fordern sie um so dringlicher separate nationale verkehrspolitische Abhilfen heraus, je länger die Gemeinschaft zögert, sich ihrer wirksam anzunehmen. Eine Rückwendung zu separatem nationalem verkehrspolitischem Vorgehen würde nicht allein in Widerspruch zu den marktlichen Vereinigungszielen der Gemeinschaft stehen. Bestimmte Aufgaben der Verkehrsteilung, so vor allem derjenigen zwischen dem Binnenluftverkehr und dem Schienenschnellverkehr, lassen sich angesichts der betroffenen Distanzen gar nicht auf nationaler Ebene sinnvoll lösen, und eine Seeverkehrs- und eine Luftfahrtspolitik gegenüber Dritten können offensichtlich um so wirksamer sein, je besser sich die Mitgliedsländer der Ge-

meinschaft zu ihnen zusammenfinden und je stärker dadurch die westeuropäische Verhandlungsposition wird.

Die verkehrspolitischen Vorstellungen der Kommission basieren auf einer Skizzierung der gegenwärtigen und erwarteten verkehrswirtschaftlichen Lage in der Gemeinschaft, sie enthalten eine Zielkonzeption sowie eine Konzeption über den Einsatz verkehrspolitischer Mittel und Orientierungshilfen, und sie münden in ein erstes Aktionsprogramm für die Jahre 1974 bis 1976. Sie umfassen damit alle wesentlichen Bestimmungsfaktoren einer Verkehrspolitik, ausgenommen die politische Willensbildung in der Gemeinschaft, deren derzeitige Mängel unter anderem zur verkehrspolitischen Stagnation geführt haben und nicht sektoral, sondern nur prinzipiell für die Gemeinschaft insgesamt mit Aussicht auf Erfolg angegangen werden können.

Im Mittelpunkt der Lagebeurteilung stehen Wachstumsprobleme der Verkehrswirtschaft, die, obwohl voraussehbar, früher ignoriert wurden. Die Kommission stellt fest, daß das Verkehrswachstum in hochindustrialisierten und dichtbevölkerten Ländern „mehr und mehr an zwangsläufig bedingte Grenzen“ stößt, weil „Kongestionserscheinungen“ dahin tendieren, „die Wirkungen von Kapazitätserweiterungen aufzuheben und die gesellschaftlichen Kosten unmaßig zu erhöhen“. Des weiteren weist die Kommission auf die zunehmende Verknappung von Naturressourcen (verfügbarer Boden, Energie) hin, durch die sich die Konsequenzen aus ihrer vermeidbaren Ver-

¹⁾ Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Gemeinsame Verkehrspolitik: Ziele und Programm, Mitteilung der Kommission an den Rat über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik (dem Rat am 25. Oktober 1973 vorgelegt), in: Bulletin der Europäischen Gemeinschaften, Beilage 16/73. (Für die folgenden Zitate aus diesem Dokument wird auf Seitenangaben sowie auf die Wiedergabe von Hervorhebungen verzichtet.)

²⁾ Vgl. hierzu meine Darstellung und Kritik in Karl Oettle: Verkehrspolitik, Stuttgart 1967, insbes. S. 69 ff.

Prof. Dr. Karl Oettle, 48, ist Ordinarius für Volkswirtschaftslehre und Vorstand des Instituts für Verkehrswissenschaft und Öffentliche Wirtschaft an der Universität München. Seine Spezialgebiete sind Kommunalwissenschaft und Verkehrswissenschaft.

schwendung bei der Wahl aufwendiger Verfahren verschärfen. Schließlich bezeichnet die Kommission „einen wirksameren Umweltschutz (z. B. gegen Verschmutzung und Lärm) und bessere Sicherheitsvorkehrungen“ als notwendig, deren Kosten „sehr häufig weit hinausgehen über die Vorteile, die der Verkehrsnutzer aus dem Vorhandensein der Verkehrsmittel zieht“.

Mit dem Wachstumsproblem eng zusammen hängen die von der Kommission erwähnten „Veränderungen in der ökonomischen Raumgestaltung“, nämlich die Tatsache, „daß man mehr und mehr auf eine Außenversorgung mit Naturressourcen zurückgreifen mußte (Erdöl, Eisenerz, Nichteisenmetalle)“ und daß die „Funktion der Verkehrswirtschaft als eines Faktors der regionalpolitischen Entwicklung“ verstärkt wurde, weil sich die Zahl potentieller Industriegebiete vergrößerte. Gleichsam qualitatives Wachstum spricht die Kommission mit Problemen an, die sich aus der Entwicklung neuer verkehrstechnischer Verfahren ergeben. Deren Angebot könne wohl die Wahlmöglichkeiten der Verkehrsnutzer vergrößern, gleichzeitig könnten sich aber die Stauungs- und Verschwendungserscheinungen verschärfen, wenn nicht „ein echtes komplementäres Ineinandergreifen zwischen den verschiedenen Verfahren“ erreicht wird.

Integrierte Verkehrspolitik

Bereits die Lageskizze läßt einen großen Fortschritt im verkehrspolitischen Denken der Kommission deutlich werden: Die Verkehrspolitik wird nicht mehr nur als Wettbewerbspolitik in bezug auf die Verkehrszweige und -unternehmungen gesehen, sondern auch als Hilfe für die Raumwirtschaftspolitik und als abstimmungsbedürftig mit der (Umwelt-)Schutzpolitik. Diese Wende von einer ökonomistischen zu einer sozialökonomischen Auffassung der Verkehrspolitik wird in der Zielkonzeption detailliert herausgestellt. Die Kommission hebt hervor, daß die gemeinsame Verkehrspolitik dazu beitragen soll, die allgemeinen Ziele zu erreichen, die auf der Pariser Gipfelkonferenz vom Oktober 1972 beschlossen wurden, nämlich vor allem die Schaffung einer Wirtschafts- und Währungsunion bei gleichzeitigem Abbau regionaler Disparitäten, die Verbesserung der Lebensqualität, eine besondere Betonung der immateriellen Werte und Güter sowie die Förderung der internationalen Handelsbeziehungen. Zu diesem Zweck soll die Verkehrspolitik „unter Wahrung ihres spezifischen Eigencharakters auf eine engere Verbindung mit den anderen Politiken der Gemeinschaft ausgerichtet werden“. Wie das geschehen soll, wird in Einzelbemerkungen über die Beziehungen zwischen dem Verkehr einerseits und der Regional-, der Sozial-, der Steuer-, der Indu-

strie-, der Umwelt-, der Energie- und der Außenhandelspolitik andererseits angedeutet.

Die Möglichkeiten zur verkehrspolitischen Unterstützung der Agrarpolitik und der Verteidigungspolitik werden nicht behandelt, obgleich sie ebenso wie die berücksichtigten verkehrswirtschaftlichen Aufgaben der Versorgung mit Energie und der sparsamen Energieverwendung zu einer Politik der gemeinschaftlichen „umfassenden Selbstbehauptung“³⁾ gehören. Daß die verteidigungspolitische Seite des Verkehrs außer acht gelassen wird, dürfte mit der Beschränkung der Gemeinschaft auf wirtschaftspolitische Aufgaben zu erklären sein, die freilich nichts an dem gemeinten Zusammenhang ändert. Daß die Beziehungen zwischen Verkehr und Agrarpolitik unerwähnt bleiben, könnte mit der agrarpolitischen Gemeinschaftskonzeption zusammenhängen, die bisher ziemlich ökonomistisch ist und wenig Rücksicht auf die gesellschaftliche Bedeutung der Landwirtschaft nimmt.

Nützlich hätte auch eine Erörterung der Zusammenhänge zwischen gemeinschaftlicher bzw. staatlicher und kommunaler Verkehrspolitik sein können. Deren gegenseitige Beziehungen sind dadurch gekennzeichnet, daß die Verkehrspolitik des Oberverbandes insbesondere durch die bisherige Forcierung des individuellen Kraftverkehrs und die Verpflichtung der öffentlichen Verkehrsbetriebe auf kaufmännische Rentabilität den öffentlichen Unterverbänden (Gemeinden und Gemeindeverbänden) verkehrliche Probleme aufgeladen hat, für deren Lösung es an einer hinreichenden Finanzausstattung der Gemeinden fehlt und die wegen der räumlichen Beengtheit zum Teil auch gütlich gar nicht lösbar sind.

Verkehrswirtschaftliche Interessen

Unter den früheren verkehrspolitischen Grundsätzen der Gemeinschaft dominierten die Prinzipien der Wahlfreiheit des Verkehrsnutzers und der Autonomie der Verkehrsanbieter. Diese Grundsätze werden aufrechterhalten, aber gemäß der Absicht, die Verkehrspolitik in die Gesamtpolitik zu integrieren, relativiert und außerdem durch den Grundsatz der verkehrspolitischen Verantwortung gegenüber den in der Verkehrswirtschaft beschäftigten Arbeitnehmern ergänzt.

Was die Verkehrsnutzer betrifft, so soll ihnen nunmehr die freie Wahl gewährt werden, „ohne daß durch übermäßige Vermehrung der gebotenen Möglichkeiten die Interessen der Allgemeinheit beeinträchtigt werden“. Konkret kann das nur

³⁾ Begriff nach Adolf Adam: Die Grenzlanduniversität Passau und ihre Bedeutung für eine zukunftsfreundliche Regionalpolitik, In: Informatika 6 (hektographiertes Öffentlichkeitsorgan der Lehrkanzle für angewandte Informatik und Bildungsökonomie der Hochschule Linz), S. 11.

bedeuten, daß die gemeinsame Verkehrspolitik die Verkehrsteilung nicht völlig der spontanen Entwicklung des Verkehrsbedarfs und dem marktlichen Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen sowie zwischen diesen und dem Eigenverkehr (Werkverkehr, individueller Kraftverkehr der privaten Haushalte) überlassen, sondern zur Bekämpfung verkehrlicher Wachstumsnöte auch steuern soll.

Gegenüber den Verkehrsanbietern soll erreicht werden, daß sie die Produktionsfaktoren optimal einsetzen, wofür „eine Spezialisierung der Aufgaben innerhalb eines stärker integrierten Systems, ein gesunder Wettbewerb und Schaffung von Instrumenten für eine kontinuierliche Anpassung“ sorgen sollen. Auch diese Aussage läßt, ebenso wie die über die freie Wahl der Verkehrsnutzer, erkennen, daß der Verkehrspolitik nötigenfalls eine Verkehrsteilungsaufgabe gestellt werden soll.

Verbesserung der Arbeitsbedingungen

Für die im Verkehr Beschäftigten soll die gemeinsame Verkehrspolitik einen Beitrag zur Verbesserung ihrer Lebens- und Arbeitsbedingungen leisten. So begrüßenswert dieser Grundsatz wegen seiner sozialen Absicht ist, so bedenklich ist jedoch seine Präzisierung, daß die Verkehrsbediensteten die Möglichkeit bekommen sollen, „ihre Tätigkeit unter Arbeitsbedingungen auszuüben, die denen der Industrie vergleichbar sind“. Diese Forderung kann wohl ohne weiteres als selbstverständlich bejaht werden, soweit sie sich auf die Entlohnung und die Sicherheit am Arbeitsplatz bezieht. Sie ist jedoch mit der Eigenart des Verkehrs nicht zu vereinbaren, da seine Leistungen zu einem erheblichen Teil zu Zeiten verlangt werden, in denen die meisten sonstigen Wirtschaftstätigkeiten ruhen. Wie bei anderen Dienstleistungen würde die tatsächlich in zunehmendem Maße geübte Anlegung industrieller Maßstäbe an die

Arbeitszeiten wohl zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Bediensteten, aber zu einer ganz erheblichen Verschlechterung der Bedarfsdeckungsmöglichkeiten vieler Bedienter führen.

Bei der Entscheidung über die Rangfolge der Ansprüche sollte man logischerweise davon ausgehen, daß der betreffende Dienst um der Bedienten und nicht um seiner selbst willen da ist und daß Unbequemlichkeiten, die ein Dienst von seinem Gegenstand her mit sich bringt, tunlichst ebenso wie seine Vorteile schon bei der Berufswahl berücksichtigt werden sollten. Des weiteren sollte die Kommission auch beachten, daß die von ihr gegenüber den Verkehrsnutzern und Verkehrsanbietern in bezug auf die Verkehrsteilung gemachten Vorbehalte geeignet sind, die Abhängigkeit der Allgemeinheit von bestimmten Verkehrsdiensten zu verstärken, was von verantwortungslosen Agitatoren mit dem Ziel der Verschaffung von Sondervorteilen zu gefährlichen Pressionen ausgenützt werden könnte, wenn keine der Lebenswichtigkeit der Dienste entsprechende Sicherungen des Arbeitsfriedens vorhanden sind.

Gemeinschaftliches Verkehrssystem

Damit die Ziele der integrierten Verkehrspolitik erreicht werden können, muß nach der Auffassung der Kommission ein gemeinschaftliches Verkehrssystem geschaffen werden. Es soll „nicht mehr nur, wie in der Vergangenheit, hauptsächlich aus einer Marktorganisation bestehen, sondern es muß insbesondere auch Aktionen im Bereich der Infrastruktur umfassen“. Diese Forderung ist eine Konsequenz des verkehrspolitischen Umdenkens; denn soll die Verkehrsteilung beeinflußt werden, so ist es in erster Linie notwendig, wenn auch nicht hinreichend, mehr Wege- und Stationskapazitäten für das zu fördernde Verkehrsmittel bereitzustellen und bei der Kapazitätsplanung nicht wie bisher vom Status quo der Verkehrsteilung auszugehen.

UFR 2/73

**Die
junge Rama.
Der Geschmack.
Und die Gesundheit.**



Als wichtigste Elemente des gemeinschaftlichen Verkehrssystems nennt die Kommission außer der Koordinierung der Infrastruktur „die kontinuierliche Bemühung zur Verringerung der Verkehrskosten“ sowie „die Herstellung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes, der so frei und unter so gesunden Bedingungen wie nur möglich funktionieren soll“. Wie aus anderen Stellen des Konzepts hervorgeht, sind mit den zu minimierenden Kosten nicht etwa die einzelwirtschaftlichen (betrieblichen), sondern richtigerweise die gesellschaftlichen Kosten des Verkehrs gemeint. Wie frei die Verkehrsmärkte sein sollen, wird direkt nur insoweit angegeben, als gesagt wird, die Güterverkehrsmärkte sollten vorbehaltlich unerläßlicher Korrekturen „einem freien Funktionsablauf unterliegen“, während im Personenverkehr, insbesondere im innerstädtischen Bereich, „bestimmte zwingende Erfordernisse“ vorlägen, die Anlaß zu Eingriffen geben. Mehr über den Grad der Marktfreiheit läßt sich indirekt aus den Bemerkungen herauslesen, die die Kommission zu der „Funktion der öffentlichen Instanzen und der Verkehrsunternehmungen“ sowie über „Anwendungsbereich und Instrumente der Verkehrspolitik“ macht.

Bedeutsam ist, daß sich die gemeinsame Verkehrspolitik auf alle Verkehrsträger erstrecken, also auch die Häfen sowie den See- und Luftverkehr berücksichtigen soll, die bisher so gut wie völlig aus ihr ausgeklammert geblieben sind. Als zutreffender Grund wird dafür die wachsende Interdependenz zwischen den verschiedenen verkehrlichen Produktionstechniken genannt, wie sie sich etwa in der Expansion der Formen des kombinierten Verkehrs zeigt. Ein weiterer wichtiger Grund dürfte die hier eingangs erwähnte Stärkung der seeverkehrs- und luftfahrtpolitischen Verhandlungsmacht gegenüber Drittländern sein.

Öffentliche Eingriffe

Was die Kommission über vorzusehende Möglichkeiten hoheitlicher Eingriffe in die Verkehrswirtschaft und über die Rolle der Verkehrsunternehmungen sagt, zeigt eine Abkehr von einer gleichsam autonomistischen Verkehrspolitik, die früher der dirigistischen Verkehrspolitik in einer Kraßheit gegenübergesetzt wurde, wie es mit der rationalerweise erforderlichen Integration der Verkehrspolitik in die Gesamtpolitik und mit den von der herrschenden Lehre weithin immer noch gelegneten Eigenart des Verkehrs unvereinbar ist. Fraglich ist allerdings, ob die von der Kommission ins Auge gefaßten Fälle erforderlicher Eingriffe in Verkehrsmärkte umfassend und konkret genug angegeben sind.

Als Eingriffe in Verkehrsmärkte sieht die Kommission Korrekturmaßnahmen nur vor, soweit sie

„für einen guten Funktionsablauf notwendig“ werden mögen. Als wichtigste Beispiele für solche Notwendigkeiten nennt sie Krisenfälle und Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage. Diese beiden Kategorien sind zu ungenau: Die Krisenfälle sind im Hinblick auf die Rechtfertigung von Marktinterventionen sicherlich zumindest nach ihrem konjunkturellen, strukturellen, innenpolitischen oder außenpolitischen Charakter sowie nach ihrem Auftreten innerhalb und außerhalb der Verkehrswirtschaft höchst verschieden zu beurteilen. Marktliche Ungleichgewichte treten immer wieder auf. Sie können in einem marktwirtschaftlichen System, wie es die Wirtschaftsgemeinschaft sein will, nur dann stichhaltige Gründe für politische Maßnahmen der öffentlichen Hand abgeben, wenn sie von erheblichem Gewicht und von nachhaltiger Natur sind.

Die Hauptaufgaben, die die öffentlichen Instanzen in der Verkehrswirtschaft haben, liegen nach Ansicht der Kommission offenkundig nicht in der Marktregulierung, sondern in „der Schaffung und ständigen Anpassung des Verkehrswegenetzes“. Sie sagt: „Im Rahmen des gemeinschaftlichen Verkehrssystems müssen die unmittelbaren Verantwortlichkeiten im Hinblick auf die Verhaltensweise im Markt, die Infrastruktur und die Weiterentwicklung (technische Forschung) klarer voneinander unterschieden werden.“ Die Infrastrukturentscheidungen weist sie gänzlich der öffentlichen Hand zu, und die Weiterentwicklung verkehrlicher Produktionstechniken soll „sehr eng von den öffentlichen Instanzen verfolgt werden“. Die Entscheidungen über Fahrzeuginvestitionen sollen dagegen soweit nur irgend möglich, nämlich soweit mit den Allgemeininteressen zu vereinbaren, den Unternehmungen überlassen bleiben.

Vernachlässigte Anpassungshemmnisse

Bei ihrer Forderung nach ständiger Anpassung des Verkehrswegenetzes vernachlässigt die Kommission die Hemmnisse, denen solche Anpassung wegen der Langlebigkeit und der hohen Investitionskosten insbesondere dann begegnet, wenn infolge nachhaltiger Unterausnutzung Überkapazitäten entstehen. Die hohen Kosten und die geringe Reversibilität einmal getätigter verkehrlicher Infrastrukturinvestitionen können es geradezu erfordern, daß ein positiver Investitionsentschluß die Bereitschaft einschließt, nötigenfalls marktliche Eingriffe vorzunehmen, die die Verkehrsteilung so steuern, daß die Investitionsentscheidung nicht „falsifiziert“ wird.

Eine solche Bereitschaft kann durch die von der Kommission gutgeheißenen raumwirtschafts-, schutz- und energiepolitischen Ziele durchaus gestützt werden, falls das fragliche Verkehrsmittel ihnen entspricht. Diese gleichsam potentielle Be-

reitschaft zur verkehrsmarktpolitischen Beeinflussung der Verkehrsteilung dürfte keineswegs dadurch überflüssig werden, daß immer wieder die Vorschau auf die Entwicklung von Angebot und Nachfrage erstellt wird, die die Kommission zur Unterrichtung der Mitgliedstaaten, der Verkehrsunternehmen und der Verkehrsnutzer verlangt, damit Fehlinvestitionen und eine vorzeitige Erschöpfung natürlicher Hilfskräfte vermieden werden. Mancherlei Verkehrsnachfrage kann rasch von einem Verkehrszweig zum andern abwandern, während sich einmal geschaffene Verkehrswege- und Stationskapazitäten nur auf lange Sicht an solche Vorgänge anpassen lassen.

Zukunft der Verkehrsunternehmen

Vor allem auf die Diskrepanz zwischen Anpassungsbedürfnissen und Anpassungsmöglichkeiten dürfte es auch zurückzuführen sein, daß die verkehrsbetriebliche Angebotsstruktur nicht immer dem Bedarf oder, wie die Kommission es ausdrückt, „den Erfordernissen einer notwendigen Neuverteilung der Aufgaben zwischen öffentlichen Instanzen und Verkehrsunternehmen“ entspricht. Deshalb schlägt die Kommission auch vor, die Frage zu untersuchen, „ob es nicht sinnvoll wäre, die Eisenbahnen im Hinblick auf die Verantwortlichkeit für ihre Infrastrukturanlagen in eine Situation zu bringen, die der der anderen Verkehrsträger vergleichbar wäre“. Auf alle Fälle soll die gemeinsame Verkehrspolitik die Finanzprobleme der Eisenbahnen lösen, die Funktion dieser Verkehrsunternehmen neu bestimmen und deren technische wie kommerzielle Zusammenarbeit bis hin zur Schaffung europäischer Unternehmensseinheiten fördern. Ihnen wie anderen Verkehrsunternehmen auferlegte Bedienungslasten sollen entgolten werden. Weitergehende finanzielle Leistungen der öffentlichen Hand an Verkehrsunternehmen sollen nur zugelassen werden, insoweit sie den Gemeinschaftsbestimmungen über Beihilfen genügen.

Soll die letztgenannte Forderung tatsächlich verwirklicht und zugleich die öffentliche Verkehrsbedienung verstärkt oder auch nur in einem erheblichen Teil aufrechterhalten bleiben, so müssen angesichts der hohen Abwanderungselastizität vieler Abnehmer öffentlicher Verkehrsleistungen und der daraus resultierenden weitgehenden Unmöglichkeit, diese eigenwirtschaftlich zu erbringen, in der Tat einschlägige Infrastrukturausgaben und -investitionsrisiken von öffentlichen Haushalten getragen werden. Außerdem wird es notwendig sein, die Bereitschaft von Gebietskörperschaften zur Übernahme von Ausgleichszahlungen für kaufmännisch unrentable Verkehrsleistungen zu stärken, die sie dem öffentlichen Verkehr abverlangen.

Was die Unternehmungen anderer Verkehrszweige betrifft, so ist die Kommission dafür, die Betriebsgrößen insbesondere im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt an die Erfordernisse eines erweiterten Marktes anzupassen. Das Streben nach optimalen Betriebsgrößen soll begünstigt und bestimmte Formen der betrieblichen Zusammenarbeit sollen „im Rahmen einer Strukturpolitik“ geregelt – und sicher auch gefördert – werden. Die Kenntnisse über Betriebsgrößenoptima sind allerdings noch unzureichend, und zwar vor allem auch deshalb, weil bei ihrer Beurteilung nicht schematisch verfahren werden darf, sondern – vor allem im Straßenverkehr – die verkehrsbetriebliche Typenvielfalt berücksichtigt werden muß.

Abbau von Wettbewerbsverzerrungen

Die Verkehrsmärkte sollen „innerhalb des Rahmens, der von den öffentlichen Instanzen vorgezeichnet ist“, frei funktionieren. Damit dies geschehen kann, sollen institutionelle Imparitäten der Wettbewerbsbedingungen konkurrierender Verkehrszweige beseitigt werden. So sollen, wie schon von jeher von der Kommission gefordert, die innergemeinschaftlichen Hemmnisse im grenzüberschreitenden Verkehr und bei der Niederlassung von Unternehmungen vollständig abgebaut werden. Des weiteren sollen die Verkehrsteilnehmer möglichst zutreffend mit den von ihnen verursachten externen Kosten, insbesondere mit den auf sie entfallenden Wegekosten belastet werden.

Eine solche Kostenzuscheidung wird von der Kommission außer aus wettbewerbspolitischen Gründen auch deshalb für richtig gehalten, weil sie sich von ihr auch Beiträge zu einer gewissen Entballung in den städtischen Siedlungsräumen und Anreize zur Verwendung neuer Verkehrsmittel verspricht, die sicherer, weniger umweltbelastend und energiesparsamer als die von ihnen zu ersetzenden sind. Sollen diese nicht-wettbewerbspolitischen Ziele erreicht werden, so dürfte es freilich nicht genügen, allein mit den heutigen externen Kosten konkurrierender Verkehrsmittel zu rechnen. Vielmehr müßte dann auch prophylaktisch mit fiktiven künftigen Kosten gerechnet werden, deren Entstehen durch finanzielle Belastungen bestimmter verkehrlicher Wahlhandlungen gerade hintangehalten werden soll.

Das Konzept der Kommission läßt zwar, wie gezeigt, eine Reihe wichtiger Fragen offen. Alles in allem stellt es jedoch gewiß einen großen gedanklichen Schritt in Richtung auf eine rationale Fundierung der Verkehrspolitik dar. Angesichts des großen zeitlichen Verzugs, in dem sich die Lösung drängender Verkehrsprobleme befindet, wäre sehr zu wünschen, daß ihm auch tatsächliche verkehrspolitische Weichenstellungen folgen.