

Krause, Günther; Daubertshäuser, Klaus; Aberle, Gerd

Article — Digitized Version

Privatisierung der Autobahn?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Krause, Günther; Daubertshäuser, Klaus; Aberle, Gerd (1993) :
Privatisierung der Autobahn?, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Nomos, Baden-Baden, Vol.
73, Iss. 3, pp. 115-119

This Version is available at:
<http://hdl.handle.net/10419/136981>

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.

Privatisierung der Autobahn?

Die Bundesregierung strebt die Privatisierung der Autobahnen an. Wie wird diese Maßnahme begründet, wie ist sie zu beurteilen? Prof. Dr. Günther Krause, Klaus Daubertshäuser und Prof. Dr. Gerd Aberle nehmen Stellung.

Günther Krause

Ein wichtiger Bestandteil der Verkehrspolitik

Die Dynamik der europäischen Entwicklung stellt auch die Verkehrspolitik vor völlig neue Herausforderungen. Deutschland ist bereits heute das Transitland Nr. 1 in Europa. Derzeit durchqueren jährlich fast 600 000 Pkw Deutschland im Nord-Süd-Transit; im Ost-West-Transit sind es heute rund 370 000. Diese Zahlen werden in den nächsten 15 Jahren dramatisch ansteigen: im Nord-Süd-Transit auf 1,1 Mill Pkw, im Ost-West-Transit auf über 9 Mill. Pkw, d.h. um mehr als das 25fache!

Auch im Güterverkehr müssen wir mit erheblichen Steigerungsraten rechnen: im Nord-Süd-Transit um das 2,5fache und im Ost-West-Transit um mehr als das 4fache. Im grenzüberschreitenden Wechselverkehr erwarten wir eine Verdoppelung des Güterverkehrsaufkommens.

Das System Verkehr muß auch in Zukunft Wirtschaftswachstum und Mobilität bei größtmöglicher Schonung der Umwelt und hoher Sicherheit gewährleisten. Wir müssen jetzt als Transitland Nr. 1 in Europa die politischen Weichen stellen, um den drohenden Verkehrsinfarkt auf den

Straßen in Deutschland abzuwenden. Wer zur Bewältigung dieser Herausforderungen in monokausalen Zusammenhängen denkt, der schafft sich selbst eine einfache und leicht handhabbare Traumwelt. Er trägt jedoch nichts zur Lösung realer Probleme bei. In diese Traumwelt gehören Verlautbarungen, wonach die Straße als Verkehrsträger „schlecht“ und die Schiene als Verkehrsträger „gut“ sei.

Ein integriertes Gesamtverkehrssystem

Verkehr ist ein kompliziertes Gesamtsystem. Nur mit einem integrierten Gesamtverkehrssystem, das Mobilität verkehrsträgerübergreifend sichert, werden wir die Herausforderungen der Zukunft bewältigen können.

Basis des von der Bundesregierung angestrebten integrierten Gesamtverkehrssystems ist eine leistungsfähige Infrastruktur für alle Verkehrsträger. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 nehmen wir die entscheidende investitionspolitische Weichenstellung vor. Der Bundesverkehrswegeplan 1992, der am 15.

Juli 1992 vom Bundeskabinett gebilligt wurde, sieht ein Investitionsvolumen von 493 Mrd. DM für den Neu- und Ausbau, die Substanzerhaltung und für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden bis zum Jahr 2010 vor. Dabei entfallen 222 Mrd. DM auf Aus- und Neubau im „Vordringlichen Bedarf“.

Der Bundesverkehrswegeplan 1992 ist eng mit der Finanzplanung des Bundes verzahnt. Danach kann der überwiegende Teil der neuen und vordringlichen Maßnahmen erst in der 2. Hälfte der Laufzeit, ab dem Jahr 2002, in Angriff genommen werden. Die Aufgabe, durch schnelle Verwirklichung von Vorhaben in den jungen Bundesländern und Berlin einen deutlichen Anschubeffekt für die Wirtschaft zu erzielen und gleichzeitig das Investitionsgeschehen in den alten Bundesländern nicht erlahmen zu lassen, erfordert das Vorziehen wichtiger Investitionen in die 1. Hälfte der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans 1992 bis zum Jahr 2002.

Für die aus wirtschafts- wie verkehrspolitischen Gründen notwen-

dige schnelle Umsetzung baureifer Projekte benötigen wir die Erschließung zusätzlicher Finanzierungsquellen über den Rahmen der Finanzplanung des Bundes hinaus durch Privatfinanzierung. Das „Konzessionsmodell“, für das wir erste Pilotprojekte ausgewählt haben und vorbereiten, eröffnet einen Einstieg, reicht aber keinesfalls aus. Wir streben daher die Privatisierung der Autobahnen an.

Gebühreneinführung erforderlich

Schon heute zeigen uns die Staus: die Autobahn ist ein knappes Wirtschaftsgut. In einer Marktwirtschaft ist der Preis das gerechteste Lenkungsinstrument zur Verteilung knapper Wirtschaftsgüter.

Erforderlich ist daher die ordnungspolitische Weichenstellung in Richtung Gebührenfinanzierung, d.h. Einführung einer Autobahngebühr zur Finanzierung von Bau und Unterhaltung der deutschen Autobahnen. Dazu sind streckenbezogene Autobahngebühren zum frühestmöglichen Zeitpunkt erforderlich.

In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, daß es eine der wichtigsten Aufgabenstellungen der deutschen Verkehrspolitik geworden ist, die Fiskalrahmenbedingungen für den Straßengüterverkehr auf eu-

Die Autoren
des Zeitgesprächs:

Prof. Dr. Günther Krause, 40, ist Bundesminister für Verkehr.

Klaus Daubertshäuser, 49, MdB, ist verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion.

Prof. Dr. Gerd Aberle, 54, ist Ordinarius für Volkswirtschaftslehre an der Justus-Liebig-Universität Gießen und Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr.

Nutzer und nicht vom Steuerzahler gezahlt werden. Dieses Prinzip der verursachungsgerechten Kostenanlastung muß gleichermaßen für alle Verkehrsträger gelten.

Damit schon vor Einführung der streckenbezogenen Autobahngebühren die Transitverkehrsteilnehmer stärker an den Kosten der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland beteiligt werden, müssen auf EG-Ebene die Voraussetzungen für die übergangsweise Einführung einer zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr (Vignette) geschaffen werden. Vor allem beim Straßengüterverkehr wollen wir kurzfristig eine Autobahnbenutzungsgebühr zusammen mit einer notwendigen Harmonisierung der Kfz-Steuer erreichen.

ropäischer Ebene zu harmonisieren. Ansonsten bliebe der Wettbewerb erheblich verzerrt. Eine zunehmende Verdrängung deutscher durch ausländische Transportunternehmen wäre die Folge. Vor allem würde das verkehrspolitische Ziel einer verstärkten Beteiligung der Schiene am Verkehrswachstum der Zukunft vereitelt. Das System Verkehr würde wegen Überlastung der Straße bei gleichzeitigem Schrumpfen der Schiene zusammenbrechen. Die Lösung kann auch hier nur in der Erhebung von Gebühren bestehen: Die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland muß vom jeweiligen

Die Privatisierung des Autobahnnetzes, wie sie bei vielen unserer europäischen Nachbarn bereits besteht, ist wichtiger Bestandteil der Verkehrspolitik der Bundesregierung. Sie ist konsequent im Rahmen einer Politik, die der privaten Initiative mehr Spielraum geben will. Privatisierung ist ein wesentliches Element einer Verkehrspolitik, die Kostenwahrheit im Verkehr anstrebt und dabei den Preis als marktwirtschaftliches Lenkungsinstrument einsetzt. Mehr Markt im Bereich der Verkehrsinfrastruktur wird dazu beitragen, den Wirtschaftsstandort Deutschland zu festigen.

Klaus Daubertshäuser

Verkehrswege sind keine Handelsware

In Verkehrspolitik und -wissenschaft gehört es zum Standardwissen, daß Infrastrukturinvestitionen erhebliche Lenkungswirkungen ausüben. Diese betreffen nicht nur un-

mittelbar die Steuerung von Verkehrsströmen, sondern auch Raum- und Wirtschaftsentwicklung, Verkehrssicherheit und Umwelt sowie nicht zuletzt die Wettbewerbssitua-

tion der verschiedenen Verkehrsträger.

Vor diesem Hintergrund war es bisher unbestritten, daß Vorhaltung, Ausbau und Pflege einer leistungs-

fähigen Verkehrsinfrastruktur zu den klassischen staatlichen Aufgaben der Daseinsvorsorge gehören. Das Grundgesetz trägt dem z. B. in Artikel 90 Rechnung, der das Staatseigentum am Bundesfernstraßennetz festlegt. Unmittelbarer Ausfluß dieser Verfassungsentscheidung ist die volle Aufgaben- und Ausgabenverantwortung des Bundes für den Fernstraßenaus- und -neubau, der aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren ist.

Die Sozialdemokraten fordern seit langem, die bisher kraß benachteiligte Schiene nach den gleichen Maßstäben zu behandeln. Bisher ist der Schienenteil des Bundesverkehrswegeplans lediglich unverbindliche Absichtserklärung, die dem Parlament nur zur Kenntnis gegeben wird, während über den Fernstraßenteil in Gesetzesform entschieden wird. Die Folge ist, daß der Straßenneubau voll aus dem Bundeshaushalt finanziert wird, während die Bahn die Mittel für neue Schienenprojekte im wesentlichen auf dem freien Kapitalmarkt aufnehmen muß. Dies ist eine der Hauptursachen nicht nur für die Verschuldungskrise der Bahn, sondern auch für ihre wachsende Chancenlosigkeit am Verkehrsmarkt.

Die geplante Bahnreform macht daher nur Sinn, wenn diese strukturelle Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Bahn durch eine vollständige Gleichbehandlung der Schiene mit der Straße im Bereich der staatlichen Infrastrukturverantwortung abgelöst wird.

Die Bahngesetzesentwürfe der Bundesregierung tragen dem nicht Rechnung. Die Schieneninfrastruktur soll auf eine Fahrweg AG übertragen werden; für Neu- und Ausbau soll es statt einer sauberen Haushaltsfinanzierung nur zinslose Staatskredite geben, die von der Fahrweg AG in Höhe der jährlichen

Abschreibungen zurückgezahlt werden müssen. Diese „Lösung“ beruht im wesentlichen auf der Weigerung des Bundesfinanzministers, für die Schiene gleiche Finanzierungsbedingungen wie für die Straße zu schaffen.

Dies ist einer der Hintergründe, vor dem der überraschende Vorschlag des Bundesverkehrsministers zu sehen ist, künftig auch das Autobahnnetz zu privatisieren und die Rendite einer „Autobahn-AG“ über Mautgebühren sicherzustellen. Der Verkehrsminister sieht darin die von den Sozialdemokraten geforderte Gleichbehandlung von Schiene und Straße.

Dieses Ziel wird jedoch nicht erreicht. Abgesehen davon, daß nach wie vor das Bundesstraßennetz in der herkömmlichen Finanzverantwortung des Staates stehen wird, ist eine Autobahnprivatisierung nicht kurzfristig umsetzbar. Gerade in den ersten kritischen Jahren einer privatisierten Bahn, der Anlaufphase, in der die vielbeschworenen „AG-Effekte“ noch nicht zum Tragen kommen können, bleiben damit die bisherigen Wettbewerbsverzerrungen erhalten.

Ein untaugliches Instrument

Abgesehen davon ist das wahre Motiv für die Privatisierungspläne des Bundesverkehrsministers ein anderes: Für seine gigantischen Straßenbaupläne im Rahmen des 1. Gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplans fehlen ihm bis zum Jahr 2010 ca. 200 Mrd. DM. Das ist der Grund, warum zunächst das verkehrspolitisch und ökologisch untaugliche Instrument der Vignette und mittelfristig eine Privatisierung des Autobahnnetzes eingesetzt werden soll. Es geht allein darum, Geld in die Kasse zu bringen.

Dabei geht der oberste verkehrs-

politische Ansatz, Verkehr zu vermeiden bzw. auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern, verloren. Eine Aktiengesellschaft mit privatem Kapital kann kein Interesse daran haben, den Autoverkehr auf ihren Autobahnen einzudämmen, sondern es ist ihr unternehmerisches Interesse, möglichst viele Autos über die Autobahn fahren zu lassen und entsprechende Mautgebühren zu kassieren. Damit ist aber auch klar: Eine zukunftsgerechte, ökologisch orientierte Verkehrspolitik bleibt auf der Strecke, eine reformierte Bahn wird ein Schattendasein führen und sich dem Profitdenken der künftigen Autobahnmanager als „Hilfsinstrument“ unterordnen müssen. Verkehrssicherheit, Waldsterben, Ozonloch und Klimakatastrophe verkümmern so zu Randgrößen der Politik.

Nötig ist statt dessen eine Verkehrspolitik, die alle vorhandenen ökonomischen, ordnungsrechtlichen und investitionspolitischen Entscheidungen für eine Strategie der Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger einsetzt, statt mit Hilfe dubioser Privatfinanzierungsabenteuer einem nie einholbaren Verkehrswachstum mit gigantischen Straßenbauplänen hinterherzuecheln.

Nötig ist ein Einstieg in die Internalisierung der externen Kosten des motorisierten Verkehrs (Umweltschäden, Lärm, Unfallfolgen, etc.), die ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand durch eine berechenbar gestaffelte Erhöhung der Mineralölsteuer erreicht werden kann. Nötig ist daneben eine Schwerverkehrsabgabe für in- und ausländische Lkw, um grenzüberschreitende und Transitverkehre endlich gerecht an den Wegekosten zu beteiligen. Nötig sind darüber hinaus Investitionsentscheidungen, die den in Jahrzehnten angewachsenen Nachholbedarf der Bahn befriedigen und sie endlich in

die Lage versetzen, nennenswerte Anteile des Straßenverkehrs – insbesondere im Güterverkehrsbereich – zu übernehmen.

Nur eine solche Verkehrspolitik ist in der Lage, den ökonomisch und ökologisch unverzichtbaren Umbau unseres Verkehrswesens zu bewerkstelligen, ohne den die Lebens-

qualität in unserem Land immer stärker unter dem explodierenden Verkehrswachstum leiden wird.

Dies ist möglich, ohne die bewährten Grundsätze der staatlichen Infrastrukturverantwortung zu verlassen. Verkehrswege sind keine Handelsware, sondern Nervenstränge des staatlichen Gemeinwesens, die nach

Gesichtspunkten der Daseinsvorsorge zu behandeln sind. Dieses Grundprinzip zu verlassen, ein vom Steuerzahler erwirtschaftetes Autobahnnetz nachträglich zum Renditeobjekt für private Anleger zu machen, wird zu Ergebnissen führen, die mit einer rationalen und zukunfts-gerechten Verkehrspolitik nichts mehr zu tun haben.

Gerd Aberle

Autobahnprivatisierung: Zahlreiche diskussionsnotwendige Aspekte

Überrascht hat die Anfang Februar von Bundesverkehrsminister Krause in die Öffentlichkeit gebrachte Absicht, das deutsche Autobahnnetz zu privatisieren. Dabei ist wegen der gleichzeitig erfolgten Ankündigung, eine Autobahnvignette einzuführen, die Privatisierungsabsicht bei den Autobahnen in den Medien nur am Rande erwähnt worden, obgleich sie einen viel stärkeren Bruch mit bislang praktizierten Regelungen darstellt als die wiederholt diskutierte und auch bereits 1991 versuchte Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für Autobahnen. Letztlich allerdings hängen beide Sachkomplexe zusammen.

Was den Bundesverkehrsminister bewegt hat, diese Privatisierungsabsicht mit einigen konkreten Zahlen gerade jetzt und ohne weitere Vorabstimmungen einer mehr oder weniger irritierten und auch verwunderten (Fach-)Öffentlichkeit zu präsentieren, kann nur vermutet werden. Vielleicht war es der Versuch, die für die Bahnstrukturreform erforderlichen riesigen Umschuldungsbeträge von bis zu 70 Mrd. DM zu beschaffen, nachdem der Finanzminister keine Bereitschaft zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln erken-

nen läßt. Vielleicht war es aber auch der Versuch, die verkehrspolitische Initiative zumindest auf einem Feld wieder zu gewinnen oder doch zumindest zu demonstrieren. Der Bundesfinanzminister hat im Rahmen seines „Föderalen Konsolidierungsprogramms“ (FKP) vom 20. Januar 1993 ohne Mitwirkung des zuständigen Fachressorts grundlegende Finanzierungsregelungen beim öffentlichen Personennahverkehr mit wenigen Sätzen vom Tisch gefegt und hiermit die erforderliche Zustimmung der Bundesländer zur Bahnstrukturreform gefährdet, werden ihnen doch nach dem FKP ab 1995 rund 14 Mrd. DM Bundesmittel für den Personennahverkehr entzogen.

Fragen der Privatisierung

Ein erstes Durchdenken der Privatisierungsabsicht läßt allerdings zahlreiche diskussionsnotwendige Aspekte erkennen.

Auch in marktwirtschaftlich organisierten Volkswirtschaften gibt es Bereiche, die zumindest einer echten Privatisierung nicht zugänglich sind. Dies resultiert aus dem großen Umfang (positiver) externer Effekte, aus der Funktion als Instrument der staatlichen Daseinsvorsorge. Bereits

der Klassiker des Wettbewerbsgedankens, Adam Smith, hat die Errichtung und den Betrieb von Straßen als eine außerhalb des Marktmechanismus stehende Staatsaufgabe bezeichnet, dies als Rahmenbedingung für privatwirtschaftliches Handeln in den übrigen Bereichen definiert.

Offensichtlich beinhaltet der Privatisierungsvorschlag des Ministers aber keine echte Privatisierung. Diese würde bedeuten, daß mindestens 50,1% des Eigenkapitals dieser Autobahn AG von Privaten übernommen werden. Der Minister sprach aber nur von 49,5%; hier wurde auch bereits (und erstaunlicherweise) mit Erlösgrößen aufgrund des Verkaufs operiert, die im übrigen in etwa dem Schuldenstand der beiden deutschen Bahnen entsprechen.

Völlig unklar ist auch die rechtliche Situation, insbesondere die verfassungsrechtliche. Wie steht es mit der Mitwirkung der Bundesländer? Kann ein aus allgemeinen Steuermitteln finanziertes Autobahnnetz problemlos ganz oder anteilig veräußert werden? Wie läßt sich das Planungssystem einer privaten Auto-

bahn AG in die Bundesverkehrswegeplanung integrieren?

Unklar ist auch, was mit jenen Teilstrecken des Autobahnnetzes geschieht, die als Stadtautobahnen integraler Bestandteil von Gemeindestraßennetzen sind. Und wenn – wie beabsichtigt – der Neubau einiger Autobahnstrecken privat finanziert werden soll, etwa nach einem Betreiber- bzw. Konzessionsmodell, wie sind diese Teillösungen in die Autobahn AG zu integrieren?

Fragen des Einnahmensystems

Nicht gelöst ist auch die Bewertungsaufgabe für das BAB-Netz und das Problem, die Eigentumsanteile (Aktien) für private Erwerber attraktiv zu gestalten. Hierzu bedarf es eines Einnahmensystems für die Benutzung der Autobahnen, das sicherlich nicht auf der Pauschalbasis von Vignetten aufgebaut werden kann. Vielmehr muß der Einsatz eines preispolitischen Instrumentariums erfolgen, das im Sinne eines road pricing das Erheben differenzierter Entgelte in Abhängigkeit vom Fahrzeugtyp, der räumlichen Lage der Strecke, der Kostensituation und der Nachfrageintensität (Auslastungsgrad) ermöglicht. Zwar sind die elektronischen Erfassungssysteme vorhanden; in einem Transitland wie Deutschland erweist sich aber die Umsetzung solcher Vorschläge als außerordentlich schwierig und nicht

vor 2005 oder sogar später realisierbar.

Ein Grund ist darin zu sehen, daß praktisch alle elektronischen Systeme voraussetzen, daß sämtliche Fahrzeuge mit funktionsfähigen(!) Zusatzaggregaten oder Kennungen ausgestattet sind, bei denen Manipulationen ausgeschaltet werden müssen. Dieses Problem kann auch der Feldversuch auf einer Teststrecke zwischen Köln und Bonn nicht lösen, der vom Bundesverkehrsministerium mit einem Aufwand von 12 Mill. DM ab Frühjahr 1993 vorgesehen ist. Dort kann nur die Funktionsfähigkeit von in den Fahrzeugen installierten Zusatzeinrichtungen und deren Datenerfassung fahrzeugintern oder fahrzeugextern durch automatische Registriergeräte geprüft werden.

Wie die zahlreichen ausländischen Fahrzeuge hier einbezogen werden können, bleibt völlig unklar; auch eine EG-Regelung wäre wegen des bedeutenden Anteils von Nicht-EG-Fahrzeugen unzulänglich. Andererseits würde die Beschränkung auf deutsche Fahrzeuge bei der Anlastung von nutzungsabhängigen Straßenbenutzungsentgelten eine nicht akzeptierbare Inländerdiskriminierung darstellen. Auch ist gegenwärtig noch nicht geklärt, wie die Erfassung der Fahrzeuge und ihrer tageszeitlichen und räumlichen Fahrleistungen mit den Datenschutzbestimmungen vereinbar ist.

Der Privatisierungsvorschlag ist im übrigen nicht identisch mit der seit Jahren wiederholt vertretenen These „Verkehr finanziert Verkehr“. Die Ausfüllung dieser These verlangt nicht nach einer Privatisierung, sondern könnte durch ein Sondervermögen oder einen Finanzierungsfonds, gegebenenfalls mit angelagerten Planungszuständigkeiten, umgesetzt werden.

Über solche Privatisierungsüberlegungen sollte systematisch nachgedacht und auch eine Fachdiskussion geführt werden. Bei der Bahnstrukturreform ist im übrigen ebenfalls die Frage noch völlig offen, ob die in der Holding geplante Fahrweg AG privatisiert werden kann oder soll.

Privatisierung ist sicherlich eine wichtige und für marktwirtschaftlich effiziente Ergebnisse grundlegende Aufgabe. Es gibt jedoch wesentlich dringlichere Privatisierungsaufgaben in der Verkehrswirtschaft als beim Autobahnnetz, etwa bei der Deutschen Lufthansa oder auch bei zahlreichen Flughäfen und Seehäfen.

Allerdings: Die zu erwartenden Erlöse aus dieser Privatisierung wären wesentlich geringer. Und so verbleibt der Eindruck, daß es eben vorrangig Finanzmittelbeschaffungsüberlegungen sind, die zu dieser Privatisierungsabsicht geführt haben.

Jianying Cheng

Marktbeherrschende Staatsunternehmen in der Volksrepublik China Rechtsstellung und Reform

Chinas Führer wissen: ihr Reich kann nur mit einer Marktwirtschaft überleben. Daher verordnen sie Markt – auf dem aber Staatsunternehmen führen sollen, die als Planwirtschaftsmonopole angelegt sind. So geht Chinas Wirtschaftsreform einen mühseligen Weg, den diese Dissertation einer chinesischen Juristin fesselnd und mit einer Fülle unbekannter Details darstellt. Sie konzentriert sich dabei auf den Kampf des Staates mit seinen eigenen Monopolen um den Markt. Die Arbeit, betreut von Professor Mestmäcker, einem der Großen des deutschen Wettbewerbsrechts, ist unentbehrlich für den deutschen Leser, der sich über den verwirrenden Verlauf der chinesischen Wirtschaftsentwicklung, ihre Hintergründe und Aussichten informieren will. Deutlich sind auch interessante Parallelen zur Entwicklung in Osteuropa und der GUS.

1993, 151 S., broch., 48,- DM, ISBN 3-7890-2813-4
(Wirtschaftsrecht und Wirtschaftspolitik, Bd. 124)



Nomos Verlagsgesellschaft • Postfach 610 • 7570 Baden-Baden

