ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Fichert, Frank

Working Paper

Verkehrspolitik in der Sozialen Marktwirtschaft

Ordnungspolitische Diskurse, No. 2009-06

Provided in Cooperation with:
OrdnungsPolitisches Portal (OPO)

Suggested Citation: Fichert, Frank (2009) : Verkehrspolitik in der Sozialen Marktwirtschaft, Ordnungspolitische Diskurse, No. 2009-06, OrdnungsPolitisches Portal (OPO), s.l.

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/55412

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.

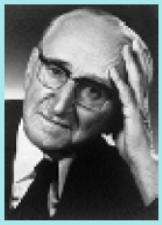
You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

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

Ordnungspolitische Diskurse
Discourses in Social Market Economy



Frank Fichert

Verkehrspolitik in der Sozialen Marktwirtschaft

Diskurs 2009 – 6

Frank Fichert

Verkehrspolitik in der Sozialen Marktwirtschaft

Abstract

Despite the fact, that in 1949 the Federal Republic of Germany had decided to base its economic system on the concept of Social Market Economy, the transport sector in the 1950s and 1960s was characterized by a strict regulation, prohibiting competition in most transport markets. One fundamental aim of this regulation was the protection of the state owned railway company (Deutsche Bundesbahn).
In the paper, at first the transformation of Germany's transport policy from a system of anti-competitive regulation to a framework for competitive markets is shown. Nevertheless, this process has not been straightforward. Especially in the late 1960s, policy makers intended to adopt an even stricter regulation. Moreover, the decisive impetus towards deregulation came from outside, namely the 1985 ruling of the European Court of Justice on the common transport market.
In the second part of the paper, two current discussions in the field of transport policy are reviewed. Firstly, a strong support for governmental interventions aiming at a "reasonable" modal split can be observed. In contrast, within the Social Market Economy, the modal split should be the result of an open market process, not a target of transport policy. Nevertheless, in order to achieve an economically efficient modal split, a "level playing field" should be provided, leading to many controversies about the elements of a non-discriminatory framework for intermodal competition.
Secondly, as mobility is a crucial prerequisite for participating in social, cultural and political life, transport policy makers intend to guarantee a certain degree of mobility for everybody. Therefore, many public transport companies are owned or subsidized by local or regional authorities, in order to enable "affordable" prices for transportation. It is shown in the paper that vouchers for the use of public transport services show a higher degree of compatibility with the concept of the Social Market Economy than other state interventions. Especially, vouchers do not distort the price mechanism, provide incentives for more customer-orientation and lead to a higher degree of transparency.

Keywords:
Transport policy, competition policy, regulation, social market economy

Prof. Dr. Frank Fichert, Hochschule Heilbronn, Fakultät Wirtschaft und Verkehr, Max-Planck-Str. 39, D-74081 Heilbronn, E-Mail: fichert@hs-heilbronn.de

Frank Fichert

Verkehrspolitik in der Sozialen Marktwirtschaft

1 Einleitung

Der Verkehr gehört zu den Basissektoren einer Volkswirtschaft, ohne die eine wohlstandssteigernde Arbeitsteilung kaum vorstellbar wäre. Dabei ist die „Tradition" der staatlichen Eingriffe in den Verkehrssektor lang und reicht in Deutschland (mindestens) vom mittelalterlichen „Postregal" über die Verstaatlichung der Eisenbahnen am Ende des 19. Jahrhunderts bis hin zu administrativen Marktzutrittshemmnissen in der Gegenwart. Außerökonomische Aspekte spielten (und spielen) in der Verkehrspolitik oftmals eine wesentliche Rolle, erinnert sei exemplarisch an die militärstrategische Bedeutung der Eisenbahnen.[1]

In diesem Beitrag ist zunächst ein kurzer Abriss über den Wandel der ordnungspolitischen Grundausrichtung der Verkehrspolitik seit Gründung der Bundesrepublik Deutschland gegeben. In einem zweiten Teil geht es um die Rechtfertigungen einer speziellen Verkehrspolitik und darauf aufbauend um ausgewählte verkehrspolitische Fragestellung, die vor dem Hintergrund einer systemkonformen Ausgestaltung der Verkehrspolitik im Rahmen der Sozialen Marktwirtschaft diskutiert werden.

2 Verkehrspolitische Grundstrategien im Wandel

2.1 Der Verkehrssektor als wettbewerbspolitischer Ausnahmebereich in den Anfangsjahren der Sozialen Marktwirtschaft

Ungeachtet der Richtungsentscheidung, die in den Gründungsjahren der Bundesrepublik Deutschland zugunsten der Sozialen Marktwirtschaft getroffen wurde, war die Verkehrspolitik für mehrere Jahrzehnte durch die zentrale Bedeutung staatseigener Verkehrsbetriebe (insbesondere die Deutsche Bundesbahn, ab dem Jahr 1955 auch

[1] Noch heute wird etwa die US-amerikanische Bestimmung, dass Ausländer maximal 49 % der Anteile und sogar nur 24,9 % der Stimmrechte an US-amerikanischen Fluggesellschaften besitzen dürfen, unter anderem damit gerechtfertigt, dass die US-Regierung in Krisenfällen über die Möglichkeit zum „Rückgriff" auf die zivile Luftverkehrsflotte der inländischen Gesellschaften verfügen möchte (CRAF Programm – Civil Reserve Air Fleet).

die Deutsche Lufthansa) sowie eine aus heutiger Sicht marktinkonforme[2] Regulierung gekennzeichnet. Napp-Zinn stellte im Jahr 1961 für die damalige Zeit zutreffend fest, dass die „westdeutsche Verkehrsordnung in beträchtlichem Umfang Elemente der Zentralgeleiteten Wirtschaft enthält“[3].

Dem Schutz der staatlichen Eisenbahn wurde verkehrspolitisch ein zentraler Stellenwert beigemessen. Hierbei war insbesondere von Bedeutung, dass die Bundesbahn zur Erreichung vielfältiger Ziele im Bereich der Regionalpolitik, der Sozialpolitik und der sektoralen Strukturpolitik eingesetzt wurde („gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“). Die Finanzierung der entsprechenden Angebote und Vergünstigungen erfolgte unter anderem durch Quersubventionierungen, die wiederum die Position der Bundesbahn im intermodalen Wettbewerb mit dem zunehmend leistungsfähigen Straßen(güter)verkehr schwächten. Bereits ab Mitte der 1950er Jahre fielen bei der Bundesbahn regelmäßig erhebliche Defizite an.[4]

Durch vielfältige gesetzliche Maßnahmen versuchten die verkehrspolitischen Entscheidungsträger, die Bahn vor intermodaler Konkurrenz zu schützen. Dabei knüpften die Regelungen in vielen Bereichen nahezu lückenlos an den wettbewerbsbeschränkenden Bestimmungen der Zwischenkriegszeit an.[5] Beispielsweise schrieb der Deutsche Bundestag im Jahr 1949 für den Straßengüterverkehr die aus den 1930er Jahren stammenden Regulierungsinhalte fort,[6] konkret in Form einer Kontingentierung der Anbieterzahl und der Vorgabe staatlicher Festpreise. Es wurden sogar die Begrifflichkeiten aus der Zwischenkriegszeit übernommen, wenn die Erteilung einer Konzession an den Nachweis des „Verkehrsbedürfnisses“ (so bereits 1935) geknüpft war und im Gesetzestest auf den ursprünglich aus dem Jahr 1931 stammenden „Reichskraftwagentarif“ verwiesen wurde.[7] Auch ein Linienverkehr mit Omnibussen

[2] Der erste und zugleich bislang am längsten amtierende Bundesverkehrsminister Seebohm (Amtszeit 1949-1966) wies den bereits damals mitunter erhobenen Vorwurf einer marktinkonformen Verkehrspolitik zurück und sprach stattdessen von „verkehrskonformen Mitteln“ (Seebohm 1954, S. 11).

[3] Napp-Zinn (1961), Wirtschaftssysteme und Verkehr, hier zitiert nach Napp-Zinn (1968), S. 182. Die staatlichen Verkehrsträger seien jedoch in eine „Pluralgesteuerte Wirtschaftsumgebung eingeordnet“ (ebenda, S. 183).

[4] Vgl. Schulz (1999), S. 332f.

[5] Knorr (2005, S. 84) stellt fest, dass „der (west)deutsche Gesetzgeber den verkehrspolitischen Dirigismus der Vorkriegszeit nahtlos fort[setzte]“. Deutlich euphemistischer formuliert Gies (2006, S. 91), der von einer Anknüpfung an „die gewachsene ordnungspolitische Struktur der kontrollierten Wettbewerbsordnung für das Verkehrswesen“ spricht.

[6] Die entsprechenden Bestimmungen fanden sich zunächst im Übergangsgesetz zur Änderung des Gesetzes über den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen. Im Jahr 1952 wurde dann das Güterkraftverkehrsgesetz beschlossen.

[7] Dieser Begriff wurde erst 1989 (!) aus dem Gesetz gestrichen und durch den „Tarif für Güterfernverkehr“ (GFT) ersetzt.

wurde nur genehmigt, wenn er nicht in intermodaler Konkurrenz zur Bahn stand.[8] Zu dieser umfangreichen Regulierung passt, dass der Verkehrssektor von den Bestimmungen des 1957 verabschiedeten Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen ausgenommen war (wettbewerbspolitischer Ausnahmebereich).

Die normative Rechtfertigung der umfangreichen Regulierungen erfolgte durch die in Teilen bereits von Emil Sax[9] (1918) formulierte „Besonderheitenlehre", nach der sich der Verkehrssektor in so vielen Merkmalen von anderen Wirtschaftsbereichen unterscheide, dass er einer speziellen staatlichen Rahmensetzung bedürfe.[10] Zu den „Besonderheiten" wurden unter anderem die Unmöglichkeit einer Produktion auf Vorrat, die geringe Preiselastizität der Nachfrage sowie die unterschiedlichen „Produktionsverfahren" in den Verkehrsbetrieben gezählt. Auch der EWG-Vertrag aus dem Jahr 1957 nimmt explizit auf die „Besonderheiten" des Verkehrssektors Bezug (Art. 75 Abs. 1). Allerdings wurden viele dieser Regulierungsbegründungen von marktwirtschaftlich orientierten Verkehrsökonomen ab den 1960er Jahren zunehmend infrage gestellt.[11]

[8] Die wettbewerbsbeschränkende Reglementierung des Omnibuslinienverkehrs auf Fernstrecken besteht bis heute fort. Vgl. hierzu Maertens (2005).

[9] Ein Überblick über die verkehrsökonomischen Arbeiten von Sax findet sich bei Pickhardt (2006).

[10] Eine Darstellung der verschiedenen „Besonderheiten" findet sich u. a. bei Most (1954) und Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium (1961).

[11] Vgl. hierzu insbesondere Hamm (1964) sowie Scheib (1967). Ein frühes Plädoyer für eine marktwirtschaftliche Verkehrsmarktordnung findet sich bei Schmitt (1950). Im Wissenschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministers hat sich insbesondere Erich Welter für eine wettbewerbliche Verkehrsmarktordnung eingesetzt (vgl. Willeke (1995), S. 175). Von einem verkehrspolitischen „Praktiker" wurde hingegen noch 1983 die Auffassung vertreten, dass sich „wirtschaftliche Bedienungen eines Liniennetzes und freier Wettbewerb … nicht vereinbaren lassen", da es bei freiem Marktzutritt zu einer „Rosinenpickerei" komme, die etwa im innerdeutschen Luftverkehr „das gesamte Liniennetz wirtschaftlich zerstören" würde (Bürgel, 1983, S. 20).

2.2 Deregulierung der Verkehrsmärkte – Zögerlicher Anfang, zwischenzeitliche Rückschritte und Durchbruch aufgrund europäischer Vorgaben

In der Bundesrepublik Deutschland waren in den 1960er Jahren nur vereinzelte und höchst zaghafte Ansätze einer wettbewerblichen Öffnung der Verkehrsmärkte zu beobachten. Ein erster Schritt war im Jahr 1961 die später so genannte „Kleine Verkehrsreform", die beispielsweise im Straßengüterverkehr den Übergang von Fest- zu Margentarifen sowie eine Beteiligung der verladenden Wirtschaft an der Tariffestlegung brachte.[12]

Demgegenüber war die Zeit der ersten „Großen Koalition" (1966 – 1969) auch im Verkehrssektor durch einen staatlichen „Steuerungsoptimismus" gekennzeichnet. Das im so genannten Leber-Plan[13] enthaltene, letztlich jedoch nicht verwirklichte Vorhaben, für bestimmte Güter ein Transportverbot für den Straßengüterverkehr zu verhängen, kann mit Recht als Lehrbuchbeispiel für eine dirigistische Verkehrspolitik gelten.[14] Beschlossen wurde hingegen im Jahr 1968 der so genannte „Leber-Pfennig", eine (befristete) Beförderungssteuer für den Straßengüterverkehr.[15]

In den 1970er und 1980er Jahren mehrten sich die Stimmen, die für eine wettbewerbliche Rahmenordnung der Verkehrsmärkte eintraten.[16] Dabei konnte unter anderem auf positive Erfahrungen mit deregulierten Verkehrsmärkten in anderen Staaten verwiesen werden, etwa die nahezu vollständige Liberalisierung des US-amerikanischen Inlandsluftverkehrs (1978).[17] Die Öffnung der deutschen Verkehrsmärkte für den Wettbewerb ist letztlich jedoch in erster Linie dem so genannten Untätigkeitsurteil des Europäischen Gerichtshofes zu verdanken, das den Mitgliedstaaten eine Frist zur Schaffung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes setzte.[18]

---

[12] Vgl. zur „kleinen Verkehrsreform" Lehmkuhl (2006), S. 369, sowie van Suntum (1986), S. 104ff.
[13] Georg Leber (SPD) war von 1966-1972 Bundesverkehrsminister.
[14] Ein vergleichbares Vorhaben hatte das Bundesverkehrsministerium bereits 1953 verfolgt. Die Transportverbote waren damals im so genannten „Straßenentlastungsgesetz" enthalten. Vgl. hierzu Willeke (1995), S. 171f.
[15] Verkehrsminister Leber hat gelegentlich behauptet, er habe die Transportverbote nicht gewollt, sondern sie lediglich aus taktischen Gründen in den Plan aufgenommen, um eine Steuer auf den Straßengüterverkehr (als weniger einschneidende Maßnahme) leichter durchsetzen zu können. Vgl. hierzu Heldmann (2002), S. 57.
[16] Eine umfassende Zusammenstellung der Argumente zugunsten einer Deregulierung der Verkehrsmärkte findet sich bei Hamm (1989).
[17] Siehe hierzu ausführlich Hüschelrath (1998).
[18] Vgl. hierzu ausführlich Frerich / Müller (2004), S. 126ff.

Die meisten innereuropäischen Verkehrsmärkte können seit Mitte der 1990er Jahre als wettbewerblich gelten und das Wettbewerbsziel ist an vielen Stellen im verkehrspolitischen Regelwerk verankert.[19] Allerdings besteht in einigen Teilbereichen des Verkehrssektors noch heute ein erheblicher Marktöffnungsbedarf. Zu den weitgehend deregulierten Märkten gehören der Straßengüterverkehr sowie der Luftverkehr.[20] Hingegen kommt der Wettbewerb auf dem Markt für Schienenverkehrsleistungen eher zögerlich in Gang,[21] wofür nicht zuletzt die vertikale Integration der Deutschen Bahn AG verantwortlich gemacht wird.[22]

3 Allokative Rechtfertigungen einer speziellen Verkehrspolitik in der Marktwirtschaft

3.1 Theoretische Grundlagen im Überblick

Aus allokationspolitischer Perspektive lassen sich die normativen Rechtfertigungen für eine spezielle Verkehrspolitik mit den drei Stichworten öffentliche Güter, Tendenzen zum „natürlichen Monopol“ sowie externe Effekte beschreiben.[23]

Wesentliche Teile der Straßeninfrastruktur sind nach wie vor dadurch gekennzeichnet, dass eine Anwendung des für die marktwirtschaftliche Selbststeuerung konstitutiven Ausschlussprinzips nur zu unverhältnismäßig hohen Kosten möglich wäre.[24] Eine staatliche Bereitstellung dieser öffentlichen Güter ist daher unstrittig, wenngleich durch neue technische Möglichkeiten eine fortschreitende Bemautung des Straßennetzes und damit unter Umständen auch eine privatwirtschaftliche Bereitstellung wirtschaftlich sinnvoll sein kann. Ein erster Schritt ist die satellitengestützte Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen, auch werden – angeregt durch das Londoner Beispiel –

[19] Beispielsweise zielt das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) unter anderem auf die Sicherstellung eines „wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene“ (§ 1, Abs. 1) ab.

[20] Wettbewerbsbeschränkend wirkt nach wie vor die bevorzugte Vergabe von Start- und Landerechten auf überlasteten Flughäfen an die etablierten Luftverkehrsgesellschaften (so genannte Großvaterrechte).

[21] An dieser Stelle ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass die Marktöffnung im Schienenverkehr in den meisten EU-Mitgliedstaaten noch größere Defizite aufweist als in Deutschland. Einen Überblick über den Stand der Marktöffnung bietet der im Auftrag der DB AG erstellte Liberalisierungsindex, der 2007 in seiner dritten Auflage erschienen ist. Vgl. IBM Global Business Services / Kirchner (2007). Kritisch zur Methodik des Liberalisierungsindex äußert sich etwa die Monopolkommission (2007, Tz. 152ff.).

[22] Vgl. zu aktuellen Wettbewerbsbeschränkungen auf dem deutschen Eisenbahnmarkt beispielsweise Monopolkommission (2007), Kapitel 7. Auf die Wettbewerbsprobleme, die durch die vertikale Integration der DB AG entstehen, ist dort explizit hingewiesen.

[23] Vgl. hierzu auch Fichert (2008).

[24] Außerhalb des Straßenverkehrs sind Beispiele für öffentliche Güter im Verkehr eher selten, exemplarisch sei auf Leuchttürme verwiesen, die bereits von John Stuart Mill angeführt werden.

Überlegungen hinsichtlich der Einführung einer so genannten City-Maut angestellt.[25] Einschränkend ist darauf hinzuweisen, dass eine Bemautung zwar eine unmittelbare Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur zulässt, Wettbewerb im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur jedoch – wenn überhaupt – in aller Regel nur in Form eines Wettbewerbs um den Markt möglich ist.

Viele Verkehrsinfrastrukturen sind durch eine subadditive Kostenfunktion in Verbindung mit hohen Irreversibilitäten gekennzeichnet.[26] Entsprechende Tendenzen zum „natürlichen Monopol" finden sich etwa beim Schienennetz sowie bei Flughäfen.[27] Für die Verkehrspolitik kommt es insbesondere darauf an, durch eine geeignete Regulierung auf eine effiziente Bereitstellung dieser Infrastrukturen sowie die „richtigen" Investitionsanreize hinzuwirken. Darüber hinaus gilt es zu verhindern, dass Marktmacht von der Infrastrukturebene auf Teilmärkte mit marktstrukturell möglichem Wettbewerb übertragen wird. Beispiele für potenzielle Wettbewerbsbeschränkungen durch vertikal integrierte Infrastrukturbetreiber finden sich unter anderem beim oben bereits erwähnten Schienenverkehr sowie bei Bodenverkehrsdiensten auf Flughäfen. Externe Effekte sind eine vergleichsweise „junge" Rechtfertigung für staatliche Eingriffe in Verkehrsmärkte, denen jedoch eine zunehmende Bedeutung zukommt (z. B. Klimawandel, Feinstaubproblematik).[28] Dabei existieren jedoch stets Möglichkeiten einer marktkonformen Umweltpolitik, insbesondere in Form wettbewerbsneutraler Auflagen, finanzieller Anreize und handelbarer Emissionsrechte. Exemplarisch sei auf Emissionsgrenzwerte für Straßenfahrzeuge, vielfältige Lenkungsabgaben sowie die bevorstehende Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit CO_2-Emissionsrechten verwiesen. Im Unterschied zu öffentlichen Gütern und Tendenzen zum natürlichen Monopol handelt es sich bei externen Effekten um ein „korrigierbares" Wettbewerbsversagen, d. h. innerhalb eines speziellen staatlichen Ordnungsrahmens ist Wettbewerb im Markt strukturell möglich.

[25] Vgl. ausführlich zu den ökonomischen Aspekten einer City-Maut Beckers et al. (2007).

[26] Bestehen keine bedeutsamen Irreversibilitäten, so handelt es sich um einen bestreitbaren Markt (contestable market), auf dem der etablierte Monopolanbieter im Prinzip jederzeit von potenziellen Wettbewerbern verdrängt werden kann.

[27] Allerdings kann zwischen Flughäfen unter bestimmten Voraussetzungen auch Wettbewerb bestehen. Vgl. hierzu ausführlich Fichert (1999) sowie Malina (2006).

[28] Vgl. Brenck / Mitusch / Winter (2007).

3.2 Kontroversen über den „optimalen“ Modal Split

Seit Gründung der Bundesrepublik Deutschland streben die verkehrspolitischen Entscheidungsträger eine sinnvolle oder gar optimale Arbeitsteilung der Verkehrsträger an.[29] Die Konkretisierung dieser allgemeinen Zielvorgabe gehört zu den nach wie vor aktuellen verkehrspolitischen Kontroversen.[30]

Sowohl einzelne Interessengruppen als auch zahlreiche verkehrspolitische Entscheidungsträger halten lenkende Staatseingriffe zur Erreichung eines volkswirtschaftlich „optimalen“ Modal Split für erforderlich. Zwar beschränken sich die formulierten Ziele meist auf Richtungsvorgaben (z. B. in der Form „der Marktanteil des Schienenverkehrs soll gesteigert werden“[31]), mitunter werden jedoch sogar exakte Marktanteile für einzelne Verkehrsträger als Zielgrößen formuliert.[32] Vertreter dieses dirigistischen Ansatzes beurteilen verkehrspolitische Maßnahmen nicht selten nach ihrer erhofften Wirkung auf die Arbeitsteilung der Verkehrsträger. Mit anderen Worten, befürwortet werden alle Maßnahmen, von denen eine Verschiebung des Modal Split in die „gewünschte Richtung“ erwartet wird. Die Parallelen zur dirigistischen Verkehrspolitik der Nachkriegszeit sind unverkennbar, wobei zur Begründung nicht nur auf die begrenzten (finanziellen) Möglichkeiten eines Infrastrukturausbaus, sondern zudem auf ökologische Aspekte verwiesen wird.

Den marktkonformen Gegenentwurf zur dirigistischen Steuerung des Modal Split bildet das Konzept eines wettbewerbsneutralen staatlichen Ordnungsrahmens, innerhalb dessen der Modal Split nicht administrativ vorgegeben wird, sondern sich als Wettbewerbsergebnis herausbildet.[33] Allerdings bestehen hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung eines solchen Ordnungsrahmens vielfältige Kontroversen, die sich

[29] Bereits im ersten verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung („Verkehrspolitischer Gesamtplan“) aus dem Jahr 1953 findet sich das Ziel einer „harmonischen“ Aufgabenteilung der Verkehrsträger. Vgl. Bundesminister für Verkehr (1957), S. 41.

[30] Vgl. hierzu auch Fichert/Grandjot (2007), S. 151f.

[31] Im jüngst veröffentlichten Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ heißt es, die „Bundesregierung verfolgt das Ziel, deutlich mehr Verkehr auf Schiene und Wasserstraße zu bringen“ (Bundesregierung (2008), S. 12). In ähnlicher Form beschreibt der „Nationale Radverkehrsplan“ der Bundesregierung die „deutliche Erhöhung des Radverkehrs“ als Ziel (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002), S. 8).

[32] Beispielsweise spricht das Weißbuch der Europäischen Kommission zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 an mehreren Stellen von einem ausgewogenen bzw. ausgewogeneren Anteil der Verkehrsträger, den es zu erreichen gelte, und nennt für den Schienengüterverkehr in den mittel- und osteuropäischen Staaten einen „Zielwert“ von 35 % (Bezugsjahr 2010). Vgl. Europäische Kommission (2001), S. 103. Kritisch äußert sich zu diesen Zielen unter anderem die externe Gutachtergruppe, die im Auftrag der Kommission eine „Halbzeitbilanz“ des Weißbuchs gezogen hat. Vgl. European Commission (2005), S. 34f.

[33] Bereits bei Hamm (1954, S. 138) findet sich die Forderung nach „möglichst gleichen Startbedingungen“ für einen möglichen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße.

unter anderem auf die „richtige“ Internalisierung der externen Effekte sowie die Aufteilung der staatlichen Infrastrukturinvestitionen beziehen.[34]

4 Sozialpolitische Aspekte einer speziellen Verkehrspolitik in der Marktwirtschaft

4.1 Mobilität als Ziel der Verkehrspolitik

Die persönliche Mobilität ist zur Wahrnehmung politischer und gesellschaftlicher Freiheitsrechte unentbehrlich. Zu Recht steht daher die dauerhafte Sicherung der Mobilität mit an vorderster Stelle der verkehrspolitischen Zielvorgaben. Dabei gebieten sowohl demokratische als auch sozialstaatliche Grundsätze, dass keinem Menschen ein Mindestmaß an Mobilität vorenthalten wird. In Anlehnung an die berühmte Formulierung von Ludwig Erhard ließe sich dieses verkehrspolitische Oberziel auch mit der Forderung „Mobilität für alle“ beschreiben.

Aus sozialpolitischer Perspektive kommt es insbesondere darauf an, dass auch einkommensschwache sowie mobilitätseingeschränkte Menschen über angemessene Möglichkeiten zur Raumüberwindung verfügen. In einem ersten Schritt geht es dabei um das Vorhandensein entsprechender Infrastrukturen sowie Verkehrsdienstleistungen. Insbesondere in dünn besiedelten Regionen werden hier oftmals Defizite gesehen. Zweitens müssen diese Infrastrukturen und Dienstleistungen auch für alle Menschen zugänglich, d. h. unter anderem barrierefrei ausgestaltet sein. Drittens ist aus der Sicht der (potenziellen) Nutzer auch der Preis für die Inanspruchnahme der entsprechenden Angebote von Bedeutung.

4.2 Objektförderung und Subjektförderung als Leitlinien für den sozialpolitischen Instrumenteneinsatz

4.2.1 Grundlagen

Zur Erreichung sozialpolitischer Ziele existieren mit der Objektförderung und der Subjektförderung zwei grundsätzliche Möglichkeiten. Dabei bezeichnet Objektförderung eine staatliche Begünstigung der Leistungserstellung, die dem Ziel dient, eine Bereitstellung der entsprechenden Güter und Dienstleistungen zu Preisen zu ermöglichen, die politisch als akzeptabel empfunden werden. Demgegenüber zielt eine Subjektför-

[34] Vgl. hierzu ausführlich Fichert/Grandjot (2007), S. 151f.

derung darauf ab, bedürftige Menschen durch Transferleistungen in die Lage zu versetzen, die Leistungen regulär auf dem Markt erwerben zu können.

Die konkreten Erscheinungsformen einer Objektförderung sind vielfältig und reichen von der defizitären Eigenproduktion des Staates über die Subventionierung privater Anbieter bis zur Gewährung von Monopolrechten, um den Anbietern eine Quersubventionierung zwischen unterschiedlichen Leistungen zu ermöglichen. Bei der Subjektförderung ist insbesondere zwischen freien (ungebundenen) und gebundenen Transfers zu unterscheiden. Freie Transfers gewährleisten ein Maximum an Konsumentensouveränität und sind daher ein wichtiges Instrument der allgemeinen Sozialpolitik (z. B. Sozialhilfe).[35] Gebundene Transfers bedürfen hingegen einer speziellen Rechtfertigung und kommen unter anderem für heterogene Güter mit stark unterschiedlichen Preisen zum Einsatz (z. B. Wohngeld).[36]

Ein genereller Nachteil jeder Form der Objektförderung ist die Verzerrung der volkswirtschaftlichen Preisrelationen, die zu einer ineffizienten Allokation führt. Demgegenüber lassen freie Transfers die Preisrelationen der Güter unverändert, sodass sie aus allokativen Gründen zu bevorzugen sind.

4.2.2 Nachteile der Objektförderung in der Verkehrspolitik

In der deutschen Verkehrspolitik sind Instrumente der Objektförderung traditionell weit verbreitet. Bis zur Bahnreform des Jahres 1994 galt dies insbesondere für die Deutsche Bundesbahn. Die politischen Vorgaben bezogen sich sowohl auf den Betrieb defizitärer Strecken als auch auf die Tarifpolitik. Konkret musste die Bundesbahn beispielsweise zwischen 1951 und 1958 trotz steigender Kosten auf eine Anhebung der Tarife verzichten[37] und im Personenverkehr existierten vielfältige Fahrpreisermäßigungen für „Familien und Kinder, Schüler und Berufstätige sowie viele andere sogenannte bedürftige Gruppen“[38]. Angesichts des bereits angesprochenen

[35] Während die Eignung ungebundener Transfers als Instrument der Sozialpolitik nicht grundsätzlich bestritten wird, ist die angemessene Höhe der entsprechenden Leistungen Gegenstand anhaltender Kontroversen, bei denen sowohl die „Angemessenheit“ als auch der Aspekt der Arbeitsanreize eine Rolle spielen. Vgl. hierzu beispielsweise den auch in der breiten Öffentlichkeit kontrovers diskutierten Beitrag von Thießen/Fischer (2008).

[36] Ein anderer Bereich, in dem gebundene Transfers eingesetzt werden, sind so genannte meritorische Güter, beispielsweise Kinderbetreuung oder Bildung.

[37] Vgl. Kopper (2007), S. 93.

[38] Linden (1961), S. 22. Ein bekanntes Beispiel war der im Volksmund nach dem ersten Familienminister Würmeling benannte Berechtigungsausweis für ermäßigte Fahrkarten, der an kinderreiche Familien ausgegeben wurde.

intermodalen Wettbewerbs führten diese politischen Vorgaben zu Defiziten, die letztlich aus dem Bundeshaushalt gedeckt werden mussten. Eine vergleichbare Konstellation besteht nach wie vor in zahlreichen Kommunen, in denen defizitäre Verkehrsbetriebe aus den Überschüssen wettbewerbsbeschränkter Versorgungsmärkte und/oder dem städtischen Haushalt finanziert werden.

Die Nachteile dieser Form der Objektförderung sind offenkundig. Die pauschale Übernahme von Defiziten setzt keine Anreize für eine effiziente Leistungserstellung und das Ausmaß sowie die Zielrichtung der öffentlichen Finanzierung defizitärer Angebote bleiben in hohem Maße intransparent.

Die bereits seit den 1960er Jahren erhobene Forderung, zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Angeboten zu unterscheiden, wurde im Schienenverkehr erst im Jahr 1996 mit der so genannten Regionalisierung konsequent verwirklicht.[39] Seitdem erhalten die Länder Mittel des Bundes, um politisch gewünschte Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr (insbesondere im Schienenverkehr) zu bestellen (Art. 106a Grundgesetz). Allerdings werden die Potenziale des Wettbewerbs noch nicht umfassend genutzt, da nur manche Länder konsequent auf Ausschreibungen setzen, während andere Länder diese Leistungen direkt und für einen längeren Zeitraum an die DB AG vergeben haben.[40] Aus ordnungspolitischer Perspektive ist darüber hinaus zu kritisieren, dass zahlreiche Länder mit eigenen Eisenbahngesellschaften auf dem Markt präsent sind und diese teilweise sogar Busverkehre im Wettbewerb zu privaten Unternehmen anbieten (z. B. die Hessische Landesbahn – HLB oder die BeNEX, eine Tochtergesellschaft der Hamburger Hochbahn).

Eine Ausschreibung defizitärer Verkehrsangebote, die nicht nur im Schienenverkehr sondern auch im straßengebundenen ÖPNV infrage kommt, ist gegenüber einer staatlichen Eigenproduktion mit pauschaler Defizitübernahme grundsätzlich zu bevorzugen. Allerdings zeigen die bisherigen Erfahrungen mit Ausschreibungsverfahren, dass die verkehrspolitischen Aufgabenträger dazu neigen, umfassende Qualitätsnormen zu formulieren, die sich nicht nur auf die Bedienungshäufigkeit und die

[39] Bereits seit dem Jahr 1961 leistete der Bund einen (unvollständigen) Ausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bundesbahn.
[40] Vgl. Monopolkommission (2007), Tz. 217.

einzusetzenden Fahrzeuge beziehen, sondern mitunter sogar die Dienstkleidung der Beschäftigten administrativ vorgeben. Folglich sind die Kosten für die Planungs-, Ausschreibungs- und Kontrollbürokratie erheblich. Zudem wird das unternehmerische Interesse allein in die Richtung gelenkt, die detaillierten Vorgaben möglichst kostengünstig zu erfüllen; für unternehmerische Produktinnovation ist in einem solchen System kein Raum. Darüber hinaus ist aus verteilungspolitischer Perspektive zu kritisieren, dass auch eine Objektförderung mithilfe von Ausschreibungen defizitärer Verkehrsangebote höchst „unscharf" wirkt, da letztlich alle Nutzer unabhängig von ihrer persönlichen Bedürftigkeit von den nicht kostendeckenden Tarifen profitieren.

4.2.3 Potenziale der Subjektförderung in der Verkehrspolitik

Als „treffsichere" Ausgestaltung der Sozialpolitik wird allgemein die Subjektförderung angesehen. Dabei ist im Rahmen einer Subjektförderung insbesondere über den Kreis der Berechtigten, die Höhe der Transfers sowie eine mögliche Zweckbindung zu entscheiden.[41] Eine ungebundene Transferzahlung führt, wie bereits angesprochen, zu einer maximalen Konsumentensouveränität und ist daher als sozialpolitisches Instrument generell zu befürworten. Allerdings gilt dies streng genommen nur unter der Voraussetzung, dass keine sonstigen Wettbewerbsverzerrungen bestehen. Für den Verkehrssektor wird jedoch insbesondere eine unzureichende Internalisierung der externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) konstatiert. Ein Wechsel von der bisherigen Objektförderung zu einer ungebundenen Transferzahlung würde daher aller Voraussicht nach dazu führen, dass der MIV im intermodalen Wettbewerb weitere Marktanteile gewinnen würde.[42]

Um eine ausreichende Mobilität unterstützungsbedürftiger Menschen zu ermöglichen, bietet es sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen an, Gutscheine für die Nutzung des ÖPNV auszustellen. Im Ausland liegen bereits erste Erfahrungen mit Gutschein-Modellen vor, beispielsweise können in einer dünn besiedelten Region in Großbritannien Menschen, die über keinen Zugang zum Individualverkehr verfügen, Gutscheine für Taxidienstleistungen beantragen.[43] Besonders geeignet erscheinen derartige Ausgestaltungen einer Subjektförderung für dünn besiedelte Regionen

[41] Eine umfassende Diskussion der verschiedenen Optionen im Rahmen einer Subjektförderung im ÖPNV findet sich bei Sterzenbach (2008).
[42] Vgl. Fichert/Sterzenbach (2007), S. 271.
[43] Vgl. Böhler/Dalkmann (2004), S. 54.

sowie für bestimmte soziale Gruppen (z. B. Schülerverkehr). Dabei kann durch eine spezifische Ausgestaltung, insbesondere durch eine interpersonelle und interregionale Übertragbarkeit der Gutscheine, ein Maximum an marktlichen Anreizen für die Anbieter im ÖPNV gesetzt werden. Im Unterschied zur Objektförderung durch staatliche Eigenproduktion oder Ausschreibungen wäre es für die Verkehrsdienstleister wirtschaftlich sinnvoll, sich an den auf dem Markt bekundeten Präferenzen der Nachfrager zu orientieren.

5 Fazit

Die Grundausrichtung der Verkehrspolitik hat sich seit Gründung der Bundesrepublik Deutschland erheblich gewandelt. Bis weit in die 1970er Jahre hinein dominierte eine dirigistische Verkehrspolitik, die im Wesentlichen auf einen Schutz der Deutschen Bundesbahn abzielte. Dabei war diese Schutzbedürftigkeit der Bundesbahn auch durch sozialpolitische Vorgaben bedingt. Obwohl manche Ökonomen bereits damals einen wettbewerblichen Ordnungsrahmen empfahlen, überwog in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion die zu Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelte Besonderheitenlehre.

Der Deregulierungstrend, der ab Mitte der 1980er Jahre die meisten Verkehrsmärkte erfasste, lässt sich zum Teil mit den Fehlschlägen des verkehrspolitischen Dirigismus erklären. Die zahlreichen Nachteile der administrativen Wettbewerbsbeschränkungen traten immer deutlicher zutage ohne dass eine nachhaltige Stärkung der Deutschen Bundesbahn im Verkehrssektor erreicht werden konnte. Auch in der Verkehrswissenschaft gewannen die Befürworter einer wettbewerblichen Rahmensetzung die Oberhand, gestützt sowohl durch neue theoretische Erkenntnisse über die Funktionsweise von Verkehrsmärkten als auch durch positive empirische Erfahrungen mit deregulierten Verkehrsmärkten im Ausland. Ausschlaggebend für den verkehrspolitischen Paradigmenwechsel waren jedoch letztlich die Vorgaben der europäischen Ebene.

Obwohl die meisten Verkehrsmärkte in Deutschland aktuell als weitgehend wettbewerblich gelten können, sind dirigistische Vorstellungen nicht völlig aus der verkehrspolitischen Diskussion verschwunden. Die Förderung des Schienenverkehrs wird aktuell primär mit ökologischen Argumenten gerechtfertigt, aber auch soziale Aspek-

te spielen mitunter eine Rolle. Die Forderung nach diskriminierungsfreien Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger ist zwischen marktwirtschaftlich denkenden Ökonomen zwar grundsätzlich konsensfähig, die Konkretisierung dieser allgemeinen Vorgabe bereitet hingegen erhebliche Schwierigkeiten.

Es gibt nur noch vergleichsweise wenige Verkehrsmärkte, die einer marktinkonformen Regulierung unterliegen und die durch eine Änderung der rechtlichen Bestimmungen vergleichsweise schnell für den Wettbewerb geöffnet werden könnten. Besonders eindeutig ist dies beim Buslinienverkehr auf Fernstrecken, der nach wie vor de facto untersagt ist, um keinen zusätzlichen Wettbewerb für die Bahn aufkommen zu lassen. Eine marktöffnende Änderung des Personenbeförderungsgesetzes wäre hier ausreichend, um Wettbewerb zu ermöglichen. Auch die staatlichen Festpreise für den Taxiverkehr können noch als Beispiel einer marktinkonformen Regulierung gelten.[44]

Auf anderen Verkehrsmärkten sind gestaltende Staatseingriffe erforderlich, um mehr Wettbewerb zu ermöglichen („Wettbewerb durch Regulierung"). Speziell im Schienenverkehr stellt die vertikale Integration von Netz und Betrieb ein wesentliches Wettbewerbshemmnis dar. Auch im Luftverkehr wirken die administrativen Regelungen zur Vergabe knapper Infrastrukturkapazitäten wettbewerbsbeschränkend.[45] Allerdings existieren hier keine „einfachen Lösungen", vielmehr muss durch eine aktive Wettbewerbsförderungspolitik dauerhaft in den Markt eingegriffen werden, um eine Marktmachtübertragung von der Infrastruktur- auf die Betriebsebene zu verhindern.
Soziale Aspekte spielen für die Verkehrspolitik zum einen bei der Sicherstellung der Mobilität in dünn besiedelten Regionen eine Rolle. Zum anderen werden, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der im Jahr 2008 teilweise erheblich gestiegenen Energiepreise, Forderungen erhoben, im ÖPNV Sozialtarife (wieder) einzuführen.[46] Kritisch sind derartige Ansätze, wenn sie über eine intransparente Querfinanzierung statt über explizite Ausgleichsleistungen finanziert werden. Abzulehnen sind Forderungen nach einem generellen „Nulltarif" für einkommensschwache Personen, da sich hier-

[44] Die Besonderheiten des Taximarktes legen es allerdings nahe, die Preise nicht völlig freizugeben, sondern durch Höchstpreise einen Schutz beispielsweise ortsfremder Nachfrager zu ermöglichen.
[45] Darüber hinaus entstehen Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Beihilfen, die unter anderem bestimmten staatseigenen Airlines sowie – über den „Umweg" einer Förderung von Regionalflughäfen – manchen „Billigfluggesellschaften" zugute kommen.
[46] Entsprechend rabattierte Fahrkarten werden unter anderem in Köln und Dortmund ausgegeben. Die Kommunen leisten jeweils Ausgleichszahlungen an die Verkehrsbetriebe.

durch die Finanzierung des ÖPNV noch mehr als bisher auf pauschale Zuschüsse verlagert, die – im Unterschied zu einer „echten“ Subjektförderung – keine Anreize für ein kundenbezogenes Angebot liefern.

Verglichen mit der Anfangszeit der Sozialen Marktwirtschaft sind die verkehrspolitischen Kontroversen zu Beginn des 21. Jahrhunderts weniger grundsätzlich. Die grundsätzliche Eignung der wettbewerbleichen Selbststeuerung auf Verkehrsmärkten ist weithin akzeptiert, wenngleich externe Effekte mitunter als Rechtfertigung für wettbewerbshemmende Regulierungen dienen. In manchen Bereichen bestehen Potenziale für eine weitere Marktöffnung, in anderen Verkehrsmärkten führen marktstrukturelle Gegebenheiten, konkret in Form öffentlicher Güter oder Tendenzen zum natürlichen Monopol, unvermeidbar zu einer tragenden Rolle der staatlichen Politik. Zur Erreichung sozialpolitischer Ziele passen Instrumente der Subjektförderung besser zum konzeptuellen Rahmen der Sozialen Marktwirtschaft als die bislang im Verkehrssektor nahezu ausschließlich praktizierte Objektförderung.

Literatur

Beckers, Thorsten, et al. (2007), Effiziente Verkehrspolitik für den Straßensektor in Ballungsräumen. Kapazitätsauslastung, Umweltschutz, Finanzierung, Berlin.

Böhler, Susanne / Dalkmann, Holger (2004): Rahmenbedingungen und Finanzierungsmodelle flexibler Angebotsformen in europäischen Regionen, Wuppertal.

Brenck, Andreas / Mitusch, Kay / Winter, Martin (2007), Die externen Kosten des Verkehrs, in: Schöller, Oliver / Canzler, Weert / Knie, Andreas (Hg.), Verkehrspolitik, Wiesbaden, S. 425-452.

Bundesminister für Verkehr (1957), Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949 – 1957, Bielefeld.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002), FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, 2. Auflage, Berlin.

Bundesregierung (2008), Masterplan Güterverkehr und Logistik, Berlin.

Bürgel, Heinrich (1983), Grundlagen deutscher Verkehrspolitik. Aus der Werkstatt des Verkehrspolitikers, Darmstadt.

European Commission (2005), ASSESS - Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the midterm implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010, Brussels.

Europäische Kommission (2001), Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellungen für die Zukunft, Brüssel.

Fichert, Frank (2008), Regulation, Deregulation, and Competition Policy in Transport Markets, in: Bazart, Cecile / Böheim, Michael H. (Hg.), Network Industries between Competition and Regulation, Berlin.

Fichert, Frank (1999), Flughafenmärkte in Europa: Potentiale wettbewerblicher Selbststeuerung und Anforderungen an einen geeigneten staatlichen Ordnungsrahmen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 70. Jg., H. 4, S. 233-256.

Fichert, Frank / Grandjot, Hans-Helmut (2007), Akteure, Ziele und Instrumente, in: Schöller, Oliver / Canzler, Weert / Knie, Andreas (Hg.), Verkehrspolitik, Wiesbaden, S. 138-160.

Fichert, Frank / Sterzenbach, Tim (2007), Potenziale einer Subjektförderung zur Finanzierung des ÖPNV, in: InfrastrukturRecht, 4. Jg., Nr. 11/12, S. 268-274.

Frerich, Johannes / Müller, Gernot (2004), Europäische Verkehrspolitik, Bd. 1, München, Wien.

Gies, Jürgen (2006), Die Strategien der deutschen Bahnreform und Diskussionen um die Entwicklungstendenzen des liberalisierten Eisenbahnsektors – eine Untersuchung aus diskursanalytischer Perspektive, Diss., Heidelberg.

Hamm, Walter (1989), Deregulierung im Verkehr als politische Aufgabe, München.

Hamm, Walter (1964), Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, Heidelberg.

Hamm, Walter (1954), Schiene und Straße, Heidelberg.

Heldmann, Horst (2002), 50 Jahre Verkehrspolitik in Bonn. Ein Mann und zehn Minister, Bonn.

Hüschelrath, Kai (1998), Liberalisierung im Luftverkehr. Das Beispiel der Vereinigten Staaten von Amerika, Marburg.

IBM Global Business Services / Kircher, Christian (2007), Liberalisierungsindex Bahn 2007, Brüssel.

Knorr, Andreas (2005), Verkehrspolitik: Die Entwicklung in (Nachkriegs-)Deutschland, in: Leschke, Martin / Pies, Ingo (Hg.), Wissenschaftliche Politikberatung: Theorien, Konzepte, Institutionen, Stuttgart, S. 73-98.

Kopper, Christopher (2007), Verkehrsträger, in: Schöller, Oliver / Canzler, Weert / Knie, Andreas (Hg.), Verkehrspolitik, Wiesbaden, S. 83-98.

Lehmkuhl, Dirk (2006), ‚…und sie bewegt sich doch'. Der späte Bruch mit verkehrspolitischen Pfadabhängigkeiten durch europäische Integration und nationalen Reformdruck, in: Schmidt, Manfred G. / Zohlnhöfer, Reimut (Hg.), Regieren in der Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden, S. 363-384.

Linden, Walter (1961), Grundzüge der Verkehrspolitik, Wiesbaden.

Malina, Robert (2006), Potenziale des Wettbewerbs und staatlicher Regulierungsbedarf von Flughäfen in Deutschland, Göttingen.

Maertens, Sven (2005), Intercity-Busverkehr in Deutschland – Notwendigkeit einer Liberalisierung, in: Internationales Verkehrswesen, 57. Jg. H. 6, S. 251-256.

Monopolkommission (2007), Wettbewerbs- und Regulierungsversuche im Eisenbahnverkehr, Sondergutachten Nr. 48, Bonn.

Most, Otto (1954), Soziale Marktwirtschaft und Verkehr, Bielefeld.

Napp-Zinn, Anton F. (1968), Verkehrswissenschaft, Heidelberg.

Pickhardt, Michael (2006), Emil Sax on Transportation: An Overview, in: Pickhardt, Michael/ Pons, Jordi Sardà (Hg.), Perspectives on Competition in Transportation, Berlin, S. 221-241.

Sax, Emil (1918), Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Band 1, 2. Aufl., Berlin.

Scheib, Hans H. (1967), Branchenbesonderheiten. Falsche und richtige wirtschaftspolitische Argumente, Heidelberg.

Schmitt, Alfons (1950), Verkehrsordnung durch Wettbewerb oder Zwang? Ein Beitrag zum Problem Schiene-Straße, in: ORDO – Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft, Bd. 3, S. 173-210.

Schulz, Günther (1999), Die Deutsche Bundesbahn 1949-1989, in: Gall, Lothar / Pohl, Manfred (Hg.), Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München, S. 317-376

Seebohm, Hans-Christoph (1954), Die Verkehrspolitik der Bundesrepublik, Darmstadt.

Sterzenbach, Tim (2008), Reformaufgaben im Rahmen einer Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Hamburg.

Thießen, Freidrich / Fischer, Christian (2008), Die Höhe der sozialen Mindestsicherung. Eine Neuberechnung „bottom up“, in: Zeitschrift für Wirtschaftspolitik, Jg. 57, H. 2, S. 145-173.

van Suntum, Ulrich (1986), Verkehrspolitik, München.

Willeke, Rainer (1995), 40 Jahre Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 66. Jg., S. 167-186.

Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium (1961), Grundsätze zur Verkehrspolitik. Eine Stellungnahme der Gruppe A – Verkehrswirtschaft -, Bad Godesberg.

Ordnungspolitische Diskurse
Discourses in Social Market Economy

2007 – 1 Seliger, Bernhard; Wrobel, Ralph – Die Krise der Ordnungspolitik als Kommunikationskrise
2007 – 2 Sepp, Jüri - Estland – eine ordnungspolitische Erfolgsgeschichte?
2007 – 3 Eerma, Diana; Sepp, Jüri - Competition Policy's Role in Network Industries - Regulation and Deregulation in Estonia
2007 – 4 Claphman, Ronald - Welche Bedeutung haben nationale Wirtschaftsordnungen
für die Zukunft der EU? Der Beitrag der sozialen Marktwirtschaft
2007 – 5 Strunz, Herbert – Staat, Wirtschaften und Governance
2007 – 6 Jang Tae-Seok - South Korea's Aid to North Korea's Transformation Process - Social Market Perspective
2007 – 7 Libman, Alexander - Big Business and Quality of Institutions in the Post-Soviet Space: Spatial Aspects
2007 – 8 Mulaj, Isa - Forgotten Status of Many: Kosovo's Economy under the UN and the EU Administration
2007 – 9 Dathe, Uwe - Wettbewerb ohne Wettbewerb? Über die Bedeutung von Reformen im Bildungswesen für die Akzeptanz der Wettbewerbsidee
2007 – 10 Noltze, Karl - Die ordnungspolitische Strategie
2008 – 1 Seliger, Bernhard - Die zweite Welle – ordnungspolitische Herausforderungen der ostasiatischen Wirtschaftsentwicklung
2008 – 2 Gemper, Bodo Rheinische Wegbereiter der Sozialen Marktwirtschaft: Charakter zeigen im Aufbruch
2008 – 3 Decouard, Emmanuel - Das „Modèle rhénan" aus französischer Sicht
2008 – 4 Backhaus, Jürgen - Gilt das Coase Theorem auch in den neuen Ländern
2008 – 5 Ahrens, Joachim - Transition towards a Social Market Economy? Limits and Opportunities
2008 – 6 Wrobel, Ralph - Sonderwirtschaftszonen im internationalen Wettbewerb der Wirtschaftssysteme: ordnungspolitisches Konstrukt oder Motor institutionellen Wandels
2009 – 1 Wrobel, Ralph - The Double Challenge of Transformation and Integration: German Experiences and Consequences for Korea
2009 – 2 Eerma Diana; Sepp, Jüri - Estonia in Transition under the Restrictions of European Institutional Competition
2009 – 3 Backhaus, Jürgen - Realwirtschaft und Liquidität
2009 – 4 Connolly, Richard - Economic Structure and Social Order Type in Post-Communist Europe
2009 – 5 Dathe, Uwe – Walter Eucken und der Staat Zum Zusammenhang von wirtschaftlichem und politischem Liberalismus 1918-1934
2009 – 6 Fichert, Frank - Verkehrspolitik in der Sozialen Marktwirtschaft

Herausgeber:

PD Dr. habil. Bernhard Seliger – Seoul
Prof. Dr. Ralph M. Wrobel – Zwickau

www.Ordnungspolitisches-Portal.de