

französischen und italienischen Häfen davon begünstigt gewesen zu sein.

Der Kraftfahrzeugpark der siebzehn Mitgliedstaaten, der in den Vorjahren regelmäßig um eine Jahresquote von über 10% zunahm, ließ auch 1961 einen weiteren Zuwachs erkennen; dasselbe gilt für den Treibstoffverbrauch. Das Volumen der Straßentransporte hat ebenfalls in den meisten Ländern eine merkbare Steigerung im Ausmaß von durchschnittlich 6 bis 15% zu verzeichnen. Die internationalen Straßentransporte haben sogar einen noch größeren Aufschwung aufzuweisen. Ihre Zuwachsrate erreichte häufig zwischen 10 und 22%, und in einigen Fällen überschritt sie sogar diesen Hundertsatz.

\* \* \*

Ähnlich wie in den Vorjahren gibt der Bericht der Verkehrsminister-Konferenz einen vollständigen Überblick über die im Verlauf des Jahres 1961 vorgenommenen oder noch in Ausführung befindlichen Verbesserungen des Netzes der großen europäischen Verkehrsstraßen.

Die Elektrifizierung der Eisenbahnen, die in der Schweiz vollendet und in den Niederlanden und in Schweden praktisch vor dem Abschluß steht, wurde in Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und Spanien fortgesetzt. Vom Oktober 1960 bis Oktober 1961 wurden 926 km elektrifiziert, womit sich die Gesamtlänge der großen elektrifizierten Linien auf 21 000 km erhöht. Die wichtigsten durchgeführten oder laufenden Arbeiten wurden auf den Strecken Paris—Straßburg, Paris—Marseille, Brüssel—Paris und Brüssel—Gand, Wien—Venedig, Madrid—französische Grenze (Hendaye) und Madrid—Sevilla vorgenommen. — Andererseits schreitet die Ersetzung von Dampf- durch Diesel-Lokomotiven fort.

Die Durchführung des Bauprogramms für das europäische Autobahnnetz wurde 1961 fortgesetzt. Während dieses Jahres sind 736 km Autobahnen in Betrieb genommen worden, womit die Gesamtlänge des Autobahnnetzes von 7 848 km (31. 9. 1961) erreicht wurde.

Der Bericht gibt weiterhin Aufschluß über das Fortschreiten der bedeutenden Arbeiten an

der Vergrößerung des Netzes der Schiffswege Europas: die Maas bis zur französischen Grenze, die Mosel bis nach Thionville, der Main bis Nürnberg. Darüber hinaus werden die bedeutenden vorliegenden Projekte erwähnt: die Verbindung Rhône—Rhein und Po—Lago Maggiore, die Regulierung des Oberrheins zwischen Basel und Bodensee. Die konkreteste Leistung des Jahres 1961 war die Beseitigung der Sperre von Lanaye nördlich Lüttich, die von nun an einerseits die Strecke zwischen der Ruhr und den niederländischen Seehäfen und andererseits zwischen dem Albert-Kanal und der belgischen Maas mit großen Schiffen befahrbar macht.

Die neue Technik der geschobenen Schiffszüge, die einen weiteren Aufschwung aufzuweisen hat, insbesondere auf der Seine und auf dem Rhein, wurde nach technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht. Die Frage der Standardisierung der Kähne dieser Schiffszüge wird gegenwärtig geprüft. Daraus werden sich dann Schlußfolgerungen für die Maße der zu erbauenden Schleusen gewinnen lassen.

Im Jahre 1961 wurden in Westdeutschland über die Pipelines, die das Ruhrgebiet und Köln mit Wilhelmshaven und Rotterdam verbinden, 18 Mill. Tonnen Rohöl eingeführt, was einer 50%igen Erhöhung gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Bau von drei weiteren Pipelines für Rohöl wurde fortgesetzt: Marseille—Straßburg mit möglicher Verlängerung bis Karlsruhe, Genua—Colombey (im Schweizer Kanton Wallis) und Genua mit Bayern über die Ostschweiz und Österreich.

\* \* \*

Der Bericht führt die von den Mitgliedstaaten im Verlauf des Jahres 1961 im Rahmen der Koordinierung des Transportwesens ergriffenen legislativen, verwaltungsmäßigen, steuerlichen und tarifarischen Maßnahmen an und unterstreicht insbesondere die Entscheidung des Rates der Transportminister anlässlich seiner Sitzung vom Mai 1961, die technischen und juristischen Fragen einer *allgemeinen Verkehrspolitik* zu untersuchen, die von der größtmöglichen Anzahl von Mitgliedstaaten der CEMT angenommen werden kann.

## Perspektiven unterschiedlicher verkehrspolitischer Freiheitsgrade der Wettbewerbsbeziehungen im Verkehr

VON DR. HUGO HEECKT, KIEL

### 1. Die aktuelle Bedeutung der Freiheitsgrade der verkehrswirtschaftlichen Wettbewerbsbeziehungen

Die Wettbewerbsprobleme des Verkehrs verdienen im Hinblick auf die Bemühungen der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft — in Übereinstimmung mit der Grundkonzeption des Vertrages von Rom außer für die inaterielle Güter produzierenden Wirtschaftszweige auch für den Verkehr die Voraussetzungen für einen möglichst umfassenden Wettbewerb zu schaffen — nicht nur unter verkehrswirtschaftlichen, sondern darüber hinaus auch unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten besondere Beachtung. Nach den Vorstellungen der Generaldirektion Verkehr der Kommission der EWG soll es sich hierbei um einen „gesunden“ Wettbewerb handeln.<sup>1)</sup> Hierunter wird ein Wettbewerb verstanden, der die ruinöse Konkurrenz ausschließt, die „sowohl für die Verkehrsträger als auch für die Gesamtwirtschaft nachteilige Auswirkungen zeitigen könnte.“<sup>2)</sup> Da somit keine absolute Wettbewerbsfreiheit im Verkehr in Betracht kommt, muß die Frage geklärt werden, ob es einen für alle Verkehrsträger optimalen Freiheitsgrad für den Wettbewerb gibt oder ob für verschiedene Bereiche des Verkehrs unterschiedliche Freiheitsgrade in Betracht kommen können und wie diese Freiheitsgrade gegebenenfalls aufeinander abzustimmen sind. Ferner ist die Frage zu prüfen, ob die für eine bestimmte Wirtschaftskonstellation als optimal erkannten Freiheitsgrade wegen etwaiger Strukturwandlungen der Wirtschaft im Laufe der Zeit geändert werden müssen, damit keine nachteiligen Auswirkungen für die Verkehrsträger wie auch für die Gesamtwirtschaft entstehen können. Die Lösung dieser Fragen wird einerseits von den allgemeinen Voraussetzungen und Spielregeln des wirtschaftlichen Wettbewerbs und andererseits von den speziellen Einflüssen der Besonderheiten des Verkehrs auf die Wettbewerbsverhältnisse mitbestimmt.<sup>3)</sup>

Im Rahmen des allgemeinen wirtschaftlichen Wettbewerbs kommen als Aktionsparameter der materielle Güter produzierenden Unternehmen die Preis- und die Mengenfixierung in Betracht, beim Verkehr dagegen die Preis- und die Leistungsfixierung. Die Hauptschwierigkeit der Leistungsfixierung besteht darin, daß Verkehrsleistungen nicht wie materielle Güter auf Vorrat produziert werden können. Die sich hieraus für den Verkehrsnutzer ergebenden Nachteile werden zum Teil durch die Unterhaltung von Linienverkehren wett-

<sup>1)</sup> Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, Kommission. Denkschrift über die Grundausrüstung der gemeinsamen Verkehrspolitik. Brüssel 1961, S. IV. (Hektogr.). (Im folgenden zitiert: Denkschrift.)

<sup>2)</sup> Ebenda, S. 97.

<sup>3)</sup> Vgl. hierzu: Heeckt, H., Zur Frage der Besonderheiten des Verkehrs im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, in: Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 89 (1962 I), S. 87 ff.

gemacht. Die im Linienverkehr angebotenen Verkehrsleistungen stellen nämlich insofern für die Verkehrsnutzer ein Substitut für die Nichtspeicherbarkeit solcher Leistungen dar, als er sich ihrer im Bedarfsfall in ähnlicher Weise bedienen kann wie der aus Lagervorräten angebotenen materiellen Güter. Der Hauptunterschied gegenüber der Inanspruchnahme solcher Lagervorräte durch den Konsumenten besteht nun darin, daß er sich der im Linienverkehr angebotenen Leistungen nur zu den im Fahrplan festgelegten Zeiten bedienen kann, während ihm die Vorräte materieller Güter *cum grano salis* jederzeit zur Verfügung stehen können. Die Leistungen des Linienverkehrs können jedoch in so dichter zeitlicher Folge angeboten werden, daß sie für den Verkehrsnutzer praktisch die Funktion einer Lagerhaltung erfüllen. Bei Förderbändern und Rolltreppen kann das Leistungsangebot so verdichtet werden, daß im Hinblick auf die mögliche Bedarfsdeckung durch den Verkehrsnutzer kein grundsätzlicher Unterschied mehr gegenüber der Bedarfsdeckung durch Inanspruchnahme eines Warenvorrates besteht. Das Angebot von Linienverkehrsleistungen, die nur zeitweise von den Verkehrsnutzern voll in Anspruch genommen werden, kann jedoch relativ hohe Kosten verursachen. Für die quantitative Leistungsfixierung besteht daher beim Linienverkehr unter Umständen nur ein verhältnismäßig kleiner ökonomischer Spielraum. Beim Gelegenheitsverkehr kann dagegen die Leistungsfixierung elastischer gehandhabt werden. In beiden Fällen kann der Spielraum der Preis- und der Leistungsfixierung durch Änderungen der verkehrspolitischen Freiheitsgrade der Wettbewerbsbeziehungen erweitert oder auch eingengt werden.

Die bisherigen Ausführungen zeigen bereits, daß es gegebenenfalls notwendig sein kann, bei den verschiedenen Verkehrssparten unterschiedliche Freiheitsgrade des Wettbewerbs anzuwenden. Je stärker die verkehrspolitischen Ansichten dahin tendieren, daß den Verkehrsnutzern als Substitut für die Nichtspeicherbarkeit der Verkehrsleistungen möglichst umfangreiche Liniendienste angeboten werden sollten, um so größer muß in der Regel die staatliche Einflußnahme bei entsprechend geringeren Freiheitsgraden der Wettbewerbsbeziehungen sein. Beim Gelegenheitsverkehr können dagegen unter Umständen größere Freiheitsgrade zugestanden werden. Soweit es sich hierbei um den Güterverkehr handelt, können die Nachteile der Nichtspeicherbarkeit der Verkehrsleistungen zum Teil dadurch ausgeglichen werden, daß durch „Transporte auf Vorrat“ dafür gesorgt wird, daß im Bedarfsfall die Versorgung mit materiellen Gütern aus rechtzeitig am Bedarfplatz angelegten Warenlagern sichergestellt werden kann.

## 2. Die Realisierungsgrundlagen unterschiedlicher Freiheitsgrade im Verkehrswettbewerb

### 2.1. Wirtschaftspraktische Perspektiven des freien Wettbewerbs

Von einem freieren Wettbewerb im Verkehr wird in erster Linie erwartet, daß er in größerem Umfang zur Steigerung des Sozialproduktes der EWG-Länder beiträgt, als die bisherigen Regelungen des Verkehrs zuließen. Diese Erwartung stützt sich auf die u. a. auch von der Kommission der EWG vertretene Ansicht, daß bei größerer Freiheit im Verkehr eine bessere Verkehrsteilung möglich sein wird. In der *Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik* stellt die Kommission fest, daß ein intensiver Wettbewerb dazu beitragen würde, „eine bessere Verkehrsleistung zu gewährleisten, und

zwar mit der Tendenz, jede Beförderung auf das für sie geeigneteste Verkehrsmittel zu lenken“.<sup>4)</sup>

Von einem möglichst freien Wettbewerb wird ferner erwartet, daß durch ihn der technische Fortschritt besonders gefördert wird. Durch technische Neuerungen könnten die Kosten des Verkehrs erheblich gesenkt werden. Auf diese Weise könnte die durch die bessere Verkehrsteilung erzielte größere Produktivität des Verkehrs noch weiter erhöht werden. Da die Wahrscheinlichkeit besteht, daß die verschiedenen Freiheitsgrade der Wettbewerbsbeziehungen im Verkehr einen unterschiedlichen Einfluß auf den technischen Fortschritt ausüben, sind auch diese Zusammenhänge bei der Untersuchung der ökonomischen Bedeutung der verschiedenen verkehrspolitischen Freiheitsgrade zu berücksichtigen.

### 2.2. Wirtschaftstheoretische Aspekte der allgemeinen Wettbewerbsfreiheit

Die vom freieren Wettbewerb im Verkehr erwarteten ökonomischen Vorteile lassen sich nur unter bestimmten marktwirtschaftlichen Voraussetzungen realisieren. In der Wirklichkeit sind diese Voraussetzungen indessen nur unvollständig gegeben. Damit ist nicht gesagt, daß der Wettbewerb überhaupt keine Ordnungsfunktionen im Verkehr erfüllen kann. Beim Fehlen oder bei mangelhafter Erfüllung einzelner Voraussetzungen wird vielmehr das ökonomische Ergebnis mehr oder weniger von dem bei vollkommener Konkurrenz möglichen Optimum abweichen können.

Als wichtigste Voraussetzungen der vollkommenen Konkurrenz kommen in Betracht:<sup>5)</sup>

1. die Unabhängigkeit des Preises, d. h. die Preise sind für die einzelnen Wirtschaftssubjekte Plandaten, die sie nicht abändern oder beeinflussen können;
2. das Gesetz der Unterschiedslosigkeit, d. h. Güter gleicher Art dürfen im gleichen Zeitpunkt nicht zu verschiedenen Preisen umgesetzt werden können;
3. die Freiheit des Tausches, d. h. „jede Wirtschaftseinheit kann ihren Einkauf und ihren Verkauf beliebig gestalten, ohne unter irgendwelchem Rationierungs-, Kontingentierungs-, Verwendungs- oder Lieferungszwang zu stehen“.<sup>6)</sup>

Im Hinblick auf die an zweiter Stelle erwähnte Voraussetzung ist es von entscheidender Bedeutung, daß die sachliche Gleichartigkeit der Güter allein nicht schon die Geltung der Unterschiedslosigkeit gewährleistet. Gleichartige Güter können nämlich verschiedene Preise erzielen, wenn bestimmte Präferenzen vorliegen. Hierbei kann es sich um sachliche, personelle, räumliche und zeitliche Präferenzen handeln.<sup>7)</sup>

Wenn die in großen Zügen angedeuteten Voraussetzungen erfüllt sind, richten die Anbieter ihr Verhalten nach dem auf dem Markt vorherrschenden Gleichgewichtspreis aus. Dabei können sie sich polypolistisch oder oligopolistisch verhalten. Wenn es sich um eine große Zahl relativ kleiner Anbieter handelt, „so kann a priori von jedem Anbieter die polypolistische Verhaltensweise als die am wahrscheinlichsten zur Anwendung kommende

<sup>4)</sup> Denkschrift, S. 14.

<sup>5)</sup> Vgl. von Stackelberg, H., *Grundzüge der theoretischen Volkswirtschaftslehre*, Stuttgart u. Berlin 1943, S. 108.

<sup>6)</sup> von Stackelberg, a.a.O., S. 108.

<sup>7)</sup> Ebenda, S. 117 ff.

angesehen werden".<sup>8)</sup> Die polypolitische und die oligopolistische Verhaltensweise können selbstverständlich auch zur Anwendung gelangen, wenn die Voraussetzungen der vollkommenen Konkurrenz nicht gegeben sind.

Für die Wettbewerbsbeziehungen im Verkehr ist es ferner von wesentlicher Bedeutung, ob der Kreis der Konkurrenten erweitert werden kann oder nicht. Welche der in dieser Hinsicht bestehenden Möglichkeiten des Wettbewerbs, nämlich freie, geschlossene oder beschränkte Konkurrenz, für den Verkehr eine überragende Rolle spielen können, hängt nicht zuletzt von den verkehrspolitischen Freiheitsgraden des Wettbewerbs ab. Daneben kommt in diesem Zusammenhang auch den übrigen Besonderheiten des Verkehrs eine wichtige Bedeutung zu.

### 2.3. Die speziellen Determinanten für das Wettbewerbsverhalten der Verkehrsunternehmen

Beim Wettbewerb im Verkehr werden die klassischen Spielregeln der atomistischen Konkurrenz durch relativ viele, gleichzeitig wirksame Determinanten modifiziert. Je nach dem Gewicht, das den einzelnen Determinanten in einer bestimmten Verkehrsrelation oder in einem bestimmten Verkehrsgebiet zukommt, spielt sich die Konkurrenz zwischen den Verkehrsunternehmen in unterschiedlichen Formen ab. Bei einer Änderung der Daten kann sich im übrigen das Wettbewerbsverhalten der Verkehrsunternehmen ändern. Dies ist besonders dann der Fall, wenn die Zugangsmöglichkeiten zu den Verkehrsmärkten durch verkehrspolitische Maßnahmen geändert werden, wenn z. B. aus einer geschlossenen eine beschränkte oder eine freie Konkurrenz wird.

Unter den gesamtwirtschaftlichen Determinanten für das Wettbewerbsverhalten der Verkehrsunternehmen spielen neben dem Zugang zu den Verkehrsmärkten vor allen Dingen die naturgegebenen Voraussetzungen eine wichtige Rolle. Da die verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedliche Grade der Mobilität aufweisen, kommt ihnen unter Berücksichtigung der jeweils in Betracht zu ziehenden naturgegebenen Voraussetzungen auch eine unterschiedliche ökonomische Bedeutung zu. Hubschrauber weisen z. B. eine besonders große Mobilität auf. Auch die Mobilität der Kraftwagen ist relativ groß. Die Mobilität der Binnenschiffe kann dagegen in zweifacher Hinsicht stark durch naturgegebene Determinanten eingeengt werden: einmal durch ihre Bindung an die vorhandenen Binnenwasserstraßen und zum anderen durch klimatische Einflüsse, wie z. B. im Winter durch Frost und Eisbildung, sowie im Sommer durch das Ausbleiben von Niederschlägen und dadurch verursachtes Niedrigwasser der natürlichen Wasserstraßen. Außer von den naturgegebenen Voraussetzungen hängt die Mobilität der einzelnen Verkehrsmittel auch vom technischen Fortschritt ab. Insbesondere spielt die Motorisierung in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle.

Wegen der unterschiedlichen Mobilität der Verkehrsmittel können bestimmte verkehrspolitische Maßnahmen, die die Freiheitsgrade des Wettbewerbs im Verkehr beeinflussen, wie z. B. die Kontingentierung der zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge, durchaus voneinander abweichende Auswirkungen hinsichtlich der Verhaltensweise der hierdurch betroffenen Verkehrsunternehmen zeitigen. Im übrigen kann der Staat durch den Bau von

<sup>8)</sup> Schneider, E., Einführung in die Wirtschaftstheorie. T. 2: Wirtschaftspläne und wirtschaftliches Gleichgewicht in der Verkehrswirtschaft, 7. verbesserte Aufl., Tübingen 1961, S. 73.

künstlichen Wasserstraßen, von Landstraßen usw. die Mobilitätsmöglichkeiten der in Betracht kommenden Verkehrsmittel erheblich ausweiten. Je nach der Investitionstätigkeit des Staates kann daher der technischen Determinante der verkehrswirtschaftlichen Wettbewerbsbeziehungen eine unterschiedliche Bedeutung zukommen.

Unter den einzelwirtschaftlich determinierten Voraussetzungen der Wettbewerbsbeziehungen im Verkehr spielt der Umstand, daß einem Großunternehmen, der Eisenbahn, zahlreiche kleinere Wettbewerber gegenüberstehen, eine ganz besondere Rolle. Ähnliche Konkurrenzverhältnisse gibt es zwar auch in anderen Wirtschaftszweigen, doch kommt beim Verkehr gravierend hinzu, daß die Eisenbahnen durchweg freier über den Aus- oder Abbau von Verkehrsanlagen entscheiden können als ihre kleineren Konkurrenten.

Durch das Zusammenspiel der erwähnten naturgegebenen, technischen und verkehrspolitischen Determinanten können besondere konkurrenzmäßige Effekte erzielt werden, die zwar zum Teil auch in anderen Wirtschaftszweigen zur Geltung kommen, die im Verkehrswesen aber wegen der Mobilität der Verkehrsmittel und der staatlichen Initiative auf dem Gebiet der Investitionstätigkeit besondere Akzente aufweisen.

### 2.4. Die verschiedenen Bereiche der Wettbewerbsbeziehungen im Verkehr

Das Problem der optimalen Gestaltung der Wettbewerbsbeziehungen erweist sich beim Verkehr als besonders kompliziert, da sich die Konkurrenz hier in und zwischen verschiedenen Bereichen abspielen kann. Unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten kann man die Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und die zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen des gleichen Verkehrszweiges unterscheiden, unter verkehrsgeographischen Gesichtspunkten ergeben sich Unterschiede hinsichtlich der Konkurrenz in bestimmten Relationen und zwischen verschiedenen Relationen. Wenn man dann noch die vorerwähnten Präferenzmöglichkeiten berücksichtigt, erhält man bei der Kombination der einzelnen verkehrstechnischen mit den verkehrsgeographischen Bereichen eine große Zahl möglicher Wettbewerbsbeziehungen. Während sich im Hinblick auf die nach verkehrstechnischen Merkmalen unterschiedenen Wettbewerbsbereiche weitere Erläuterungen erübrigen, bedürfen die nach verkehrsgeographischen Merkmalen abgegrenzten Bereiche noch einiger zusätzlicher Anmerkungen.

Das Problem des Relationswettbewerbs läßt sich am besten an einem Beispiel aus der Praxis des Mineralölverkehrs demonstrieren. Bisher wurden der Süden und der Südwesten der Bundesrepublik Deutschland hauptsächlich auf dem Weg über die Nordseehäfen mit Mineralölen versorgt. In Zukunft wird für diese Gebiete der Mineralölverkehr über Marseille eine größere Bedeutung erlangen können, wenn die zwischen diesem Hafen und einigen süd- und südwestdeutschen Raffineriestandorten im Bau befindliche Ölleitung fertiggestellt sein wird. Dann kann der Fall eintreten, daß beim Transport von Mineralölen von einem überseeischen Verschiffungshafen nach Süddeutschland ein Wettbewerb zwischen den Verkehrsmitteln stattfinden wird, die einerseits im Verkehr über Marseille und andererseits im Verkehr über die Nordseehäfen eingesetzt sind. Ähnliche Fälle liegen vor, wenn zwischen einem binnenländischen Produktionsort und einem überseeischen Bestimmungsort Gütertransporte über verschiedene Nordseehäfen durchgeführt werden. Hierbei können unterschiedliche wettbewerbliche Freiheitsgrade der im Hinterlandverkehr der Seehäfen miteinander konkurrierenden Verkehrsunternehmen besonders verwickelte Wettbewerbsbeziehungen verursachen.

### 3. Die ökonomischen Auswirkungen unterschiedlicher Freiheitsgrade der Wettbewerbsbeziehungen im Verkehr

#### 3.1. Mögliche mikroökonomische Auswirkungen

Die unterschiedlichen verkehrspolitischen Freiheitsgrade der Wettbewerbsbeziehungen zwischen den Verkehrsunternehmungen können dazu führen, daß die Unternehmer ihre Verhaltensweise selbst bei unveränderten Freiheitsgraden nicht gleichmäßig ändern, wenn bei den übrigen Determinanten der Wettbewerbsbeziehungen ein Wandel eintritt. Wenn sich auch keine allgemeingültigen Regeln dafür aufstellen lassen, wie sich die einzelnen Freiheitsgrade auf die Verhaltensweise der Unternehmer auswirken können, so lehrt doch die Erfahrung, daß bei Gewährung immer größerer Freiheitsgrade eine Tendenz zum Übergang zur polypolitischen Verhaltensweise besteht, wenn die übrigen vorerwähnten Wettbewerbsvoraussetzungen eine solche Entwicklung begünstigen. Je mehr die bestehenden Beschränkungen der Wettbewerbsfreiheit aufgehoben werden, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, daß insbesondere die Zahl der Kraftverkehrsunternehmen und der zum Einsatz gelangenden Kraftwagen erheblich zunehmen wird, da für die Anschaffung eines Kraftfahrzeugs relativ wenig Kapital erforderlich ist. Die Binnenschifffahrt muß dagegen mit Anschaffungskosten rechnen, die bei einem Motorschiff von 950 t Tragfähigkeit mehr als den dreißigfachen Betrag der Kosten ausmachen, die ein Verkehrsunternehmer für einen mittelschweren Lastkraftwagen aufwenden muß. Je ausgedehnter nun das Gebiet ist, für das die größeren verkehrspolitischen Freiheitsgrade der Wettbewerbsbeziehungen gelten, um so mehr kann sich der Konkurrenzdruck in bestimmten stark frequentierten Verkehrsrelationen erhöhen. Diesem Druck können kapitalkräftige Unternehmen zwar durch die Einführung technischer Neuerungen begegnen, doch sind die Möglichkeiten des Einsatzes immer größerer und schnellerer Verkehrsmittel durch die unzureichende Kapazität der Verkehrswege begrenzt. Im ganzen tendiert der Wettbewerb bei höheren Freiheitsgraden dazu, zur ruinösen Konkurrenz auszuarten. Hierfür lassen sich viele Beispiele aus der Geschichte des Verkehrs anführen.

In den vom freien Wettbewerb beherrschten Bereichen der internationalen Trampschifffahrt wie auch der Binnenschifffahrt hat es sich immer wieder gezeigt, daß das Verhalten der kleineren Unternehmer, die nur über ein Fahrzeug verfügen, nicht dem Schema der allgemeinen Theorie des Wettbewerbs entspricht.<sup>9)</sup> Solche Unternehmen verzichten vielfach auf Kapitalverzinsung und selbst auf Abschreibung und arbeiten oft zusammen mit Familienmitgliedern unter wesentlich ungünstigeren Bedingungen, als es dem durchschnittlichen sozialen Standard entspricht. Wenn daher auf dem Gebiet des Kraftverkehrs zu weit gehende verkehrspolitische Freiheitsgrade der Wettbewerbsbeziehungen gewährt werden, kann der Fall eintreten, daß die Kraftverkehrsunternehmungen die Eisenbahntarife in der Weise unterbieten, daß sie Beförderungsaufgaben übernehmen, für die die Bahnen — gesamtwirtschaftlich gesehen — günstigere Voraussetzungen aufweisen. In diesem Fall würde dann die dem Wettbewerb zugeschriebene Verkehrsteilungsfunktion nicht die erwarteten Ergebnisse zeitigen können.

<sup>9)</sup> Vgl. hierzu: Predöhl, A., Verkehrspolitik (= Grundriß der Sozialwissenschaft, Bd. 15), Göttingen 1958, S. 223.

Die geschilderten Zusammenhänge können vor allen Dingen im Rahmen des Gemeinsamen Marktes eine entscheidende Bedeutung erlangen. Bei entsprechenden Freiheitsgraden der Wettbewerbsbeziehungen besteht die Möglichkeit, daß sich zu viele Ein-Wagen-Unternehmen am Verkehr beteiligen. Bei wachsendem Verkehr sind nämlich zu viele Unternehmer der Meinung, hieraus Nutzen ziehen zu können.<sup>10)</sup> Die Gründung immer neuer Ein-Wagen-Unternehmen und die Indienststellung zusätzlicher Lastkraftwagen durch die bereits vorhandenen Unternehmungen können zur Folge haben, daß nicht nur das Gesamtangebot den Gesamtbedarf weit übersteigt, sondern daß vor allen Dingen in Verkehrsrelationen mit stark zunehmenden Verkehrsströmen das Angebot überproportional steigt, während gleichzeitig in anderen Relationen das Angebot hinter der Nachfrage zurückbleibt.

#### 3.2. Mögliche makroökonomische Auswirkungen

Die als Folge von Veränderungen der verkehrspolitischen Freiheitsgrade möglichen Änderungen der Verhaltensweisen der Verkehrsunternehmer können in mehrfacher Hinsicht gesamtwirtschaftliche Wandlungen verursachen. Die günstigen Beschäftigungsmöglichkeiten in den Ballungsräumen und der hier gegebenenfalls zu erwartende zusätzliche Einsatz von Verkehrsmitteln können Tarifunterschiede gegenüber den weniger dicht besiedelten Gebieten hervorrufen, die Standortverlagerungen bestimmter Wirtschaftszweige sowie Veränderungen des Umfangs und der Zusammensetzung des Sozialproduktes zur Folge haben können. Die Bedeutung, die den Gütertarifen im Hinblick auf die Standorte der materielle Güter produzierenden Wirtschaftszweige zukommt, wird neuerdings zwar erheblich niedriger eingeschätzt als in früheren Zeiten, doch kann angenommen werden, daß sie wieder zunehmen wird, wenn sich der Konkurrenzdruck auf den Gütermärkten erheblich verstärkt und die Unternehmer daher gezwungen werden, schärfer zu kalkulieren als in den bisherigen Aufschwungsjahren der Nachkriegszeit.

Da die Strukturwandlungen der gewerblichen Wirtschaft Rückwirkungen auf den Bedarf an Verkehrsmitteln zeitigen können, können unter Umständen auch Verschiebungen zwischen den Anteilen der einzelnen Verkehrsträger an den Gesamtinvestitionen der Volkswirtschaft eintreten. Im übrigen besteht die Möglichkeit, daß bei relativ geringen Verkehrsinvestitionen der volkswirtschaftliche Nutzen, den diese Investitionen im Hinblick auf die gesamtwirtschaftliche Produktivität stiften, größer sein kann als bei umfangreicheren Investitionen und gleichzeitig geringeren verkehrspolitischen Freiheitsgraden der Wettbewerbsbeziehungen.

Bei hinreichender Mobilität der Arbeitskräfte im Rahmen des Gemeinsamen Marktes können die größeren verkehrspolitischen Freiheitsgrade mit dazu beitragen, daß sich wegen der oben angedeuteten Änderungen der Beförderungspreise im ökonomischen Kerngebiet eine weitere Konzentration der wirtschaftlichen Tätigkeit vollzieht, während gleichzeitig in den peripheren Gebieten die wirtschaftliche Expansion hinter der allgemeinen Entwicklung zurückbleibt. Dadurch könnte zwar ein Beitrag zur Erlangung eines möglichst großen Sozialproduktes geleistet, andererseits aber die Erreichung der Ziele der Regionalpolitik erschwert werden.

<sup>10)</sup> Vgl. van Andel, J., Freiheit und Transportlage, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jg. 13 (1961), S. 112.

#### 4. Die Hauptprobleme der Regulierung der verkehrspolitischen Freiheitsgrade

##### 4.1. Das Problem der betriebstechnischen Angleichung der wettbewerblichen Freiheitsgrade

In den verkehrspolitischen Diskussionen wird häufig die Forderung erhoben: „So viel Freiheit wie möglich, so viel Zwang wie nötig.“ Hierdurch kann der Eindruck entstehen, daß es bestimmte feste Grenzen für die Freiheitssphäre des Verkehrswettbewerbes gibt, die eine optimale Verkehrsordnung gewährleisten. Solche Grenzen gibt es indessen nicht. Vor allem machen der technische Fortschritt bei der Erstellung neuer Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel und die Ausweitung der Wirtschaftsräume laufend Anpassungen der Verkehrsordnung an die sich ändernden Daten erforderlich. Dabei können auf den verschiedenen Wettbewerbsebenen unterschiedliche Anpassungsmaßnahmen zweckmäßig sein. Sowohl auf der Ebene der Verkehrsträger als auch auf der Ebene der Unternehmen des gleichen Verkehrszweigs und ferner auf der Ebene des Relationenwettbewerbs kann sich eine Differenzierung der Freiheitsgrade als nützlich erweisen, und zwar einmal, um Störungen auszuschalten oder abzuschwächen, die sich aus den Besonderheiten des Verkehrs für den Wettbewerb ergeben, und zum anderen, um die Erreichung bestimmter wirtschaftspolitischer Ziele außerhalb des Verkehrssektors sicherzustellen.

Bei der Erörterung der wettbewerblichen Freiheitsgrade im Verkehr wird in der Regel das Hauptgewicht auf die Analyse der Möglichkeiten der Preisbildung gelegt. Je größere Freiheitsgrade auf diesem Gebiet zugestanden werden, um so größere Beachtung verdient jedoch auch die Leistungsfixierung. Wenn auf dem Gebiet der Preisbildung durch den Übergang von Festpreisen zu Höchst- oder Mindestpreisen, zu Margentarifen und schließlich zu völlig freien Preisen den Verkehrsunternehmungen immer höhere verkehrspolitische Freiheitsgrade zugestanden werden, so müssen adäquate Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Gebiet der Leistungsfixierung hinzukommen, wenn eine optimale Verkehrsteilung zustande kommen soll.

Auf dem Gebiet der Leistungsfixierung wird die Betätigungsfreiheit der Verkehrsunternehmen vor allem durch zwei Umstände weiterhin zum Teil starken Einschränkungen unterliegen: einmal dadurch, daß die Erstellung und die Unterhaltung von Verkehrsanlagen weitgehend von staatlichen Entscheidungen abhängig ist, und zum anderen dadurch, daß sich hieraus bestimmte Konsequenzen für die Maße und Gewichte der zum Einsatz gelangenden Fahrzeuge ergeben. Während die Eisenbahnen in dieser Hinsicht unabhängiger sind, soweit ihnen genügend Arbeitskräfte und Finanzierungsmittel zur Verfügung stehen, ist die Entwicklungsfreiheit der übrigen Binnenverkehrsträger, wenn man von den Mineralölleitungen absieht, stark beschnitten. Es wäre allerdings denkbar, daß einer bestimmten Unternehmensgruppe das Recht eingeräumt wird, private Fahrwege anzulegen und hier größere Fahrzeuge einzusetzen, als auf den öffentlichen Verkehrswegen zugelassen sind. Hierdurch könnte unter Umständen eine erhebliche Kostenminderung für die in Betracht kommenden Transporte erzielt werden. Stattdessen unterliegen aber in allen EWG-Ländern nicht nur die Entscheidungen der Kraftverkehrsunternehmen in bezug auf die Maße und Gewichte ihrer Fahrzeuge starken Einschränkungen, sondern die Unternehmen, die ihre Fahrzeuge in Relationen mit besonders dichtem Verkehr beschäftigen und die daher nur ver-

hältnismäßig niedrige anteilige Wegekosten aufzuwenden brauchten, wenn ihnen allein die Kosten der von ihnen benutzten Wege anbelastet würden, müssen obendrein noch die Wegekosten in Gebieten mit geringerem Verkehr mit decken helfen.

##### 4.2. Das Problem der kostenmäßigen Angleichung der Startbedingungen im Verkehrswettbewerb

Die unterschiedlichen betriebstechnischen Freiheitsgrade der Verkehrsunternehmen können, wie die obigen Darlegungen gezeigt haben, für bestimmte Verkehrsträger höhere Kosten verursachen, als bei größeren Freiheitsgraden von ihnen zu tragen wären. Da sich die höheren Kosten in den Verkehrstarifen niederschlagen können, kann hierdurch die optimale Verkehrsteilung vereitelt werden. Ähnliche Wirkungen können durch ungleiche steuerliche und soziale Belastungen, durch ungleiche Auflagen usw. verursacht werden. Zur Beseitigung der hierdurch entstehenden Wettbewerbsverzerrungen ist eine Angleichung der kostenmäßigen Startbedingungen der verschiedenen Verkehrsunternehmen erforderlich. Das bedeutet nicht, daß die durch natürliche Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsträger bedingten Kostenunterschiede ausgeglichen werden sollen. Es kommt vielmehr lediglich darauf an, die durch staatliche Maßnahmen verursachten Unterschiede zu beseitigen.

Die kompliziertesten Probleme werfen die Wettbewerbsverzerrungen auf, die auf staatlichen Investitionsentscheidungen beruhen. Bisher ist z. B. noch kein allen Interessenten gerecht werdender Schlüssel für die Verteilung der Wegekosten gefunden worden. Beim Eisenbahnverkehr tendiert die Entwicklung dahin, die Verkehrsfrequenz in speziellen Tarifen für jede Verkehrsrelation zu berücksichtigen, um die Tarife den Selbstkosten anzupassen. Wenn man dieses Preisbildungsprinzip auf den Straßenverkehr übertragen wollte, müßten die Lastkraftwagen, die auf Straßen mit besonders starkem Verkehr eingesetzt sind, unter Umständen erheblich niedriger mit Steuern belastet werden als die Fahrzeuge, die auf weniger stark frequentierten Straßen verkehren.

Was die staatlichen Auflagen, insbesondere die Betriebs- und Beförderungspflicht betrifft, so werden hierfür seit einiger Zeit in verschiedenen Ländern bereits staatliche Ausgleichszahlungen geleistet. Der Angleichung der Startbedingungen in bezug auf die sozialen Belastungen dürften gleichfalls keine unüberwindlichen Schwierigkeiten entgegenstehen.

Die durch die staatlichen Investitionsentscheidungen bedingte Unmöglichkeit der Herstellung völlig gleicher Startbedingungen schließt nicht aus, daß auch unter den gegebenen Verhältnissen höhere Freiheitsgrade der Wettbewerbsbeziehungen im Verkehr möglich sind, als auf Grund der bisherigen Regelungen in Betracht kamen. Wenn die nicht auf staatlichen Investitionsentscheidungen beruhenden Wettbewerbsverzerrungen weitgehend durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden, können die nichteliminierten Ungleichheiten eine ähnliche Wirkung wie höhere Kosten für bestimmte Produktionsfaktoren ausüben, d. h. sie schränken die Wettbewerbsfähigkeit der in Betracht kommenden Unternehmungen um einige Grade ein. In diesem Fall kann durch den Wettbewerb zwar nicht die optimale Verkehrsteilung erreicht werden, doch könnten auf diese Weise regionalpolitische Ziele eine angemessene Berücksichtigung finden.

##### 4.3. Die Preisbildung bei unterschiedlichen Freiheitsgraden der Wettbewerbsbeziehungen

Die durch die staatliche Initiative bedingten unterschiedlichen betriebstechnischen Freiheitsgrade der Verkehrsunternehmen und die übrigen Besonderheiten des Verkehrs lassen eine

homogene Preisbildung nach einem einheitlichen Prinzip, etwa in der Form der „kostenorientierten“ Verkehrspreise, als sehr problematisch erscheinen. Die Kommission der EWG schlägt daher in ihrer *Denkschrift über die Grundaussrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik* ein System von Höchst- und Mindesttarifen vor, das es den Verkehrsunternehmungen ermöglichen soll, innerhalb der hierdurch festgelegten Grenzen die Verkehrspreise in Übereinstimmung mit der jeweiligen Marktlage zu fixieren.<sup>11)</sup> Wenn man diesen Grundsatz akzeptiert, muß zunächst die Frage geklärt werden, ob für alle Verkehrsunternehmen der gleiche Freiheitsgrad bei der Festlegung der Höchst- und Mindestsätze der Tarife vorzusehen ist. Mehrere Gesichtspunkte sprechen dafür, daß ein einheitlicher Freiheitsgrad nicht praktikabel sein wird. Vor allen Dingen spielen die folgenden Umstände in diesem Zusammenhang eine wesentliche Rolle: einmal die Anforderungen, die die Verkehrsnutzer an die Verkehrsunternehmen stellen, und zwar insbesondere im Hinblick auf die unterschiedliche Bedeutung der Nichtspeicherbarkeit der Verkehrsleistungen beim Personen- und beim Güterverkehr, und ferner die unterschiedliche Betriebstechnik der verschiedenen Verkehrsträger, die hauptsächlich in den beiden Betriebsformen Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr sowie in der unterschiedlichen Mobilität der Verkehrsmittel zum Ausdruck kommen.

Eingangs wurde bereits darauf hingewiesen, daß für den Verkehrsnutzer als Substitut für die Nichtspeicherbarkeit der Verkehrsleistungen ein möglichst dichter Linienverkehr nützlich sein kann. Ein solcher Verkehr läßt sich aber in der Regel nur dann störungsfrei durchführen, wenn die Beförderungspreise auf Grund hinlänglich eingeschränkter Freiheitsgrade fixiert werden können. Im Hinblick auf eine angemessene Verkehrsbedienug könnte es daher unter sozialen wie auch unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten erforderlich sein, beim Personenverkehr einen möglichst niedrigen Freiheitsgrad der Preisbildung vorzusehen.

Beim Güterverkehr sind höhere Freiheitsgrade möglich, da die Nichtspeicherbarkeit der Verkehrsleistungen auf diesem Sektor, wie oben bereits angedeutet, nicht die gleiche Rolle spielt wie beim Personenverkehr. Als Ersatz für die Unmöglichkeit der Vorratsbildung von Verkehrsleistungen kann z. B. unter Ausnutzung der jeweils günstigsten Konstellationen der Verkehrsmärkte die Bildung von Warenlagern vorgenommen werden, die die Güter produzierenden Unternehmungen oder Güter konsumierenden Haushalte zeitweise vom Angebot an Verkehrsleistungen unabhängig machen können. In diesem Zusammenhang kann bei entsprechenden betriebstechnischen Freiheitsgraden dem Gelegenheitsverkehr eine wichtige Bedeutung zukommen.

Welche Freiheitsgrade im einzelnen bei der Preisbildung für Gütertransporte zugestanden werden können, hängt nicht zuletzt von der Betriebsstruktur der verschiedenen Verkehrsträger ab. In einem Land, in dem die Eisenbahn eine überragende Rolle spielt, könnte unter Umständen ein niedrigerer Freiheitsgrad angebracht sein als in einem Land, in dem der Straßenverkehr dominiert. Wenn nämlich der Eisenbahn weitestgehende Freiheit bei der Preisbildung zugebilligt würde, könnte sie wegen ihres Charakters als Mehrproduktunternehmung gegebenenfalls ihre Marktmacht so ausnutzen, daß die übrigen Verkehrsträger, insbesondere die Binnenschifffahrt, in die Zone der ruinösen Konkurrenz abgedrängt würden. Für die Eisenbahn brauchte diese Konkurrenz nicht ruinös zu sein, doch könnte der Wettbewerb zwischen den Unternehmungen der Binnenschifffahrt so verschärft werden,

<sup>11)</sup> *Denkschrift*, S. 96.

daß er ruinöse Formen annehmen würde. Es genügt daher nicht, für die verschiedenen Verkehrsträger unabhängig voneinander unterschiedliche Freiheitsgrade festzulegen, sondern es kann nur ein sinnvolles System aufeinander abgestimmter Freiheitsgrade in Betracht kommen.

##### 5. Die Zweckmäßigkeit und die Realisierungsprobleme variabler verkehrspolitischer Freiheitsgrade

Da einmal auf dem Gebiet der Betriebstechnik und zum anderen auf dem Gebiet der Betriebsökonomik unterschiedliche verkehrspolitische Freiheitsgrade angewandt werden können, ergibt sich die Frage, ob bei sich wandelnder Verkehrstechnik und bei der aus diesem Anlaß etwa erforderlichen Änderung der betriebstechnischen Freiheitsgrade auch Änderungen der betriebsökonomischen Freiheitsgrade notwendig werden. Diese Frage läßt sich nur von Fall zu Fall beantworten. Wenn man unterstellt, daß bei einer bestimmten Verkehrskonstellation bestimmten Unternehmungen die absolute betriebsökonomische Freiheit zugestanden wird, kann der Fall eintreten, daß es bei raschem technischem Fortschritt notwendig wird, zur Abwendung der ruinösen Konkurrenz die Wettbewerbsfreiheit um einige Grade einzuschränken. Andererseits kann es aber auch in bestimmten Fällen ökonomisch sinnvoll sein, von einem relativ niedrigen verkehrspolitischen Freiheitsgrad der Betriebsökonomik zu einem höheren Freiheitsgrad überzugehen, um den technischen Fortschritt anzuregen. Auch Änderungen der Nachfrage nach Verkehrsleistungen können es zweckmäßig erscheinen lassen, die verkehrspolitischen Freiheitsgrade der Wettbewerbsbeziehungen zu variieren. Schließlich kann in diesem Zusammenhang auch der Zeitfaktor eine Rolle spielen, da Änderungen der verkehrspolitischen Freiheitsgrade in kurz- wie auch in langfristiger Sicht erforderlich werden können. Wenn man ferner noch berücksichtigt, daß die einzelnen Verkehrsunternehmer oder -unternehmergruppen auf die dargelegten exogenen Einflüsse durch unterschiedliches Verhalten reagieren und sich dadurch bald die eine, bald die andere der oben erwähnten Wettbewerbsformen stärker durchzusetzen vermag, so kommt man zu dem Ergebnis, daß nur ein System variabler verkehrspolitischer Freiheitsgrade, das den jeweiligen Erfordernissen angepaßt werden kann, den größtmöglichen ökonomischen Effekt sichern hilft.

Die Kommission der EWG vertritt in ihrer *Denkschrift über die Grundaussrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik* die Meinung, daß, „wenn es möglich wäre, in den Verkehrsbetrieben gleiche Bedingungen wie in anderen Wirtschaftsbereichen zu schaffen, ... die Kontingente und die anderen Beschränkungen ähnlicher Art, die in den meisten Mitgliedstaaten angewendet werden, vollständig aufgehoben werden könnten.“<sup>12)</sup> Da es jedoch aus den oben dargelegten Gründen nicht möglich ist, solche Bedingungen im Verkehrsbereich zu schaffen, schlägt die Kommission einen schrittweisen Abbau der Kontingente und bestimmte, die Wettbewerbsfreiheit einschränkende Maßnahmen bei der Preisbildung vor. Diese Vorschriften würden dann gegebenenfalls das Kernstück der gemeinsamen Verkehrspolitik bilden. In bezug auf die Investitionstätigkeit scheint sich die Kommission auf Empfehlungen hinsichtlich der Koordinierung bestimmter Grundelemente der Investitionsprogramme der einzelnen EWG-Länder beschränken zu wollen.<sup>13)</sup> Aus einer solchen

<sup>12)</sup> *Denkschrift*, S. 103.

<sup>13)</sup> *Ebenda*, S. 106.

Zurückhaltung können sich jedoch unter Umständen neue Wettbewerbsverzerrungen ergeben.

Wenn höhere verkehrspolitische Freiheitsgrade der Wettbewerbsbeziehungen auf den Ebenen der Betriebstechnik und der Preisbildung vorgesehen werden, kann mit Sicherheit erwartet werden, daß die Wirtschaftsräume und Interessentengruppen, denen bisher die gemeinwirtschaftliche Organisation des Verkehrs zugute kam, alles daransetzen werden, die Regierungen ihrer Länder zu veranlassen, verstärkte Investitionen in Verkehrsanlagen vorzunehmen, durch die ihre etwa verschlechterte Wettbewerbsposition wieder verbessert werden könnte. In diesem Fall gewinnt das Problem eine erhöhte Bedeutung, wie die zusätzlichen Infrastrukturkosten den einzelnen Verkehrsträgern angelastet werden sollen. Auf die sich in diesem Zusammenhang ergebende Hauptschwierigkeit, nämlich die Ermittlung von allen Interessenten gerecht werdenden Verteilungsschlüsseln, wurde oben bereits hingewiesen. Die Investitionen bilden daher einen derart wichtigen Bestandteil der Verkehrspolitik, daß man sie auch organisatorisch nicht aus dem allgemeinen Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik herausnehmen kann.<sup>14)</sup>

Neben der Frage der zweckmäßigsten Anlastung der Infrastrukturkosten werfen die Investitionen in Verkehrsanlagen noch weitere Probleme auf, die im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik zu berücksichtigen wären. Eine wichtige Rolle können in diesem Zusammenhang insbesondere Standortfragen der Industrie und der Landwirtschaft spielen. Dabei kann neben den etwaigen Änderungen der Transportkosten auch den etwaigen Verbesserungen der Verkehrsabwicklung eine wesentliche Bedeutung zukommen. Wegen der Interdependenz aller wirtschaftlichen Vorgänge können sich aus etwaigen Standortverlagerungen Rückwirkungen auf die Verkehrsverhältnisse ergeben, die unter Umständen Änderungen der verkehrspolitischen Freiheitsgrade der Wettbewerbsbeziehungen erforderlich machen. Wenn nun die Befugnisse für die Entscheidungen über regionalpolitische Probleme, über die Errichtung von Verkehrsanlagen und über die Änderungen der Freiheitsgrade der Verkehrsabwicklung auf verschiedene Instanzen aufgeteilt sind, so bedarf es einer sehr engen Zusammenarbeit dieser Instanzen, wenn keine schwerwiegenden volkswirtschaftlichen Störungen eintreten sollen. Daher stellt sich die Frage, ob es nicht zweckmäßiger wäre, die Kompetenzen bezüglich der Variierung der Freiheitsgrade auf den Gebieten der Verkehrsgestaltung, der Preisbildung und der Infrastruktur in einer Hand zu vereinigen.

Das Schwergewicht der politischen Einflußnahme der Kommission der EWG lag bisher auf dem Gebiet der Ordnungspolitik. Ihre Bemühungen waren hauptsächlich auf die Schaffung der Voraussetzungen für einen „gesunden“ Wettbewerb ausgerichtet. Diesem Ziel sollen, wie bereits erwähnt, verschiedene Maßnahmen zur Einschränkung der betriebstechnischen und der preispolitischen Freiheitsgrade der Verkehrsunternehmungen dienen. Wie oben gezeigt wurde, können jedoch die ordnungspolitischen Probleme nicht unabhängig von strukturellen Problemen gelöst werden. Die Kommission der EWG kann daher nicht umhin, sich stärker — als anscheinend vorgesehen — mit der Strukturpolitik im EWG-Raum zu befassen. Das bedeutet nicht, daß sie sich mit allen Angelegenheiten, die die Infrastruktur der Mitgliedsländer betreffen, zu beschäftigen hätte. In erster Linie dürfte sie darüber zu wachen haben, daß die von den einzelnen Ländern geplanten Verkehrsanlagen den Zielen

<sup>14)</sup> Vgl. hierzu auch: *Tissot van Patot, J. P. B. und Rueb, T. E., Die Nachfolge der amerikanischen Verkehrspolitik und der Interstate Commerce Commission in den Europäischen Gemeinschaften (= Schriftenreihe der Stiftung Verkeerswetenschappelijk Centrum, Band 3), Rotterdam 1962, S. 205.*

des Vertrages von Rom gerecht werden. In diesem Zusammenhang wäre z. B. die Frage zu prüfen, ob durch die geplanten Investitionen Änderungen der verkehrspolitischen Freiheitsgrade der Wettbewerbsbeziehungen auf den Gebieten der Verkehrsabwicklung und der Preisbildung erforderlich werden könnten, die gegebenenfalls nicht mit den Vertragszielen vereinbar wären. Nicht jede neue Straße, nicht jede Fahrwasservertiefung, nicht jede sonstige Verbesserung der Verkehrsanlagen macht derartige Änderungen notwendig. Es fragt sich daher, wo im Hinblick auf die Investitionen die Trennungslinie zwischen den Kompetenzen der Kommission der EWG und denen der zuständigen Instanzen der Mitgliedsländer zu ziehen ist. Im übrigen bemüht sich auch die CEMT, die Europäische Konferenz der Verkehrsminister, um die Lösung der einschlägigen Investitionsprobleme. Als Vorbereitung für Investitionsentscheidungen auf europäischer Ebene lassen sie u. a. Untersuchungen über die Entwicklungsmöglichkeiten des Verkehrs in den einzelnen Mitgliedsländern durchführen.<sup>15)</sup> Die auf diesen Untersuchungen basierenden Beschlüsse der CEMT können unter Umständen Rückwirkungen auf die gemeinsame Verkehrspolitik der EWG-Länder zeitigen. Auch unter diesem Aspekt erweisen sich daher variable verkehrspolitische Freiheitsgrade auf allen Ebenen der Wettbewerbsbeziehungen zwischen den Verkehrsunternehmen als zweckmäßig, und zwar nicht nur in dem von der Kommission der EWG vorgesehenen Sinne der Zulassung immer höherer Freiheitsgrade, sondern auch im Sinne einer Reduzierung der Freiheitsgrade, wenn struktur- oder ordnungspolitische Ziele eine solche Einschränkung erheischen.

<sup>15)</sup> Die Bundesbahn, Jg. 36 (1962), S. 600.