

**ZEITSCHRIFT
FÜR
VERKEHRS-
WISSENSCHAFT**

INHALT DES HEFTES:

- | | |
|--|-----------|
| Zur Messung der Effizienz der
Marktordnung im Güterverkehr
Von Herbert Baum, Bochum | Seite 7 |
| Wissenschaftliche Beratung der sektoralen
Wirtschaftspolitik — ordnungspolitische Fragen
verkehrspolitischer Beratungstätigkeit —
Von Gerd Aberle, Gießen | Seite 29 |
| Die politische Beratung — Wissenschaftliche Erkenntnisse
im Spannungsfeld politischer Entscheidungen
Von Erwin Schirmer, Bonn | Seite 39 |
| Stufen der Verkehrswegeplanung — Mängelanalyse —
Maßnahmenauswahl — Bewertungsverfahren —
Von Dirk Engler, Stuttgart | Seite 49 |
| Die Verkehrspolitik im Aktionsfeld der Beziehungen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und
der Deutschen Demokratischen Republik
Von Ulrich Klimke, Berlin/Bonn | Seite 58 |
| Die Position der deutschen Automobilindustrie
in weltweiter Perspektive
Von Günter Klaus, Frankfurt/Main | Seite 68 |
| Zur Zukunft des Automobils — Verkehrspolitische
Strategien zur Bewältigung des Kraftverkehrs
in hochmotorisierten Ländern
Von Wolfgang Kentner, Köln/Heidenheim | Seite 80 |
| Entwicklungsperspektiven der Binnenschifffahrt
im Kohleverkehr für die Elektrizitätswirtschaft
und den Wärmemarkt der Bundesrepublik Deutschland
Von Gerd Schuh, Duisburg | Seite 101 |

Marketing in der Verkehrswirtschaft aus der Sicht
eines Unternehmens der Binnenschifffahrt
Von Wilfried Lankes, Duisburg

Wirtschaftlichkeit — auch bei der Beurteilung
der Straßenverkehrssicherheit?
Von Ernst-Albrecht Marburger, Köln

Aspekte des Einsatzes von Aluminium
bei den Verkehrsträgern
Von Heinz Lesmeister, Neuss

Seite 113

Seite 125

Seite 134

Zuschriften für die Redaktion sind zu richten an
Prof. Dr. Rainer Willeke
Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln
Universitätsstraße 22, 5000 Köln 41

Schriftleitung:
Prof. Dr. Herbert Baum
Seminar für Wirtschafts- und Finanzpolitik
Ruhr-Universität Bochum
Universitätsstraße 150, 4630 Bochum

Herstellung - Vertrieb - Anzeigen:
Verkehrs-Verlag J. Fischer, Paulusstraße 1, 4000 Düsseldorf 1
Telefon: (0211) 67 30 56, Telex 8 58 633 vvf

Einzelheft DM 18,50, Jahresabonnement DM 67,—
zuzüglich MwSt und Versandkosten

Für Anzeigen gilt Preisliste Nr. 7 vom 1. 1. 1978

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Es ist ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages nicht gestattet, photographische Vervielfältigungen, Mikrofilme, Mikrophotos u. ä. von den Zeitschriftenbesten, von einzelnen Beiträgen oder von Teilen daraus herzustellen.

Zur Messung der Effizienz der Marktordnung im Güterverkehr

VON HERBERT BAUM, BOCHUM

I. Ordnungspolitik und Empirie

Die Marktordnungspolitik im Güterverkehr in der Bundesrepublik Deutschland hat seit der „Kleinen Verkehrsreform“ von 1961 zu keinem durchgreifenden Fortschritt finden können. Alle Argumente sind hin und her gewendet, das Ergebnis ist eindeutig: Die deutsche Verkehrswissenschaft votiert — gestützt auf theoretische Analysen und empirische Erfahrungen für deutsche Teilmärkte und umfassende Deregulationsprogramme im Ausland — nahezu einhellig für mehr Marktwirtschaft im Güterverkehr.

Daß eine auf Rationalität verpflichtete Verkehrspolitik sich diesen Argumenten bisher weitgehend entziehen konnte, dürfte wesentlich mit an der nicht gesicherten Prognosefestigkeit „guter ökonomischer Ergebnisse“ einer marktwirtschaftlichen Ordnung im Verkehr liegen. Die durch eine lange interventionistische Tradition tief verwurzelte Skepsis, ob eine wettbewerblich verfaßte Verkehrswirtschaft auch tatsächlich eine bessere „performance“ liefert, wird somit zu einem fundamentalen Liberalisierungshemmnis. Die „Lobby“ (Unternehmer, Gewerkschaften und Administration) stößt massiv nach und nährt unter Berufung auf Beurteilungskompetenz und Praxisnähe die Zweifel: Die theoretisch begründete Erwartung einer Effizienzsteigerung sei rein hypothetischer Natur; es könne so, aber auch anders kommen. Erfahrungen im Ausland seien nicht ohne weiteres auf die Verhältnisse in der Bundesrepublik Deutschland übertragbar. Hinweise auf günstige Liberalisierungsergebnisse auf deutschen Einzelmärkten werden als Kasuistik abgetan. Im übrigen habe die Verkehrsmarktordnung durchaus positive Wirkungen (Marktsrabilität, Produktivität und Fortschritt) erzielt.

Wenn die marktwirtschaftliche Schule sich ihre Überzeugungskraft nicht durch grobschlächtiges Gegenhalten von Interventionisten nehmen lassen will, muß sie mit einer „offensiven Empirie“ in der Ordnungsfrage ihre Argumentation erhärten. Anders als in der Investitionspolitik mit validen allokativen Erfolgsmaßstäben und zurechenbaren, projektspezifischen Wirkungen sind diese Evaluierungsvoraussetzungen für die Ordnungspolitik nicht gegeben. Daß dennoch Wege zu einer quantitativen Erfolgskontrolle der Ordnungspolitik bestehen, hat Rainer Willeke zusammen mit seinem Lehrer Alfons Schmitt schon in den 50er Jahren gezeigt¹⁾. Mit diesem Beitrag soll ein weiterer Versuch der

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Herbert Baum
Seminar für Wirtschafts-
und Finanzpolitik
Ruhr-Universität Bochum
Universitätsstraße 150
4630 Bochum 1

1) Vgl. Schmitt, A., Birnstiel, E. und Willeke, R., Gutachten über die Entwicklung der Beförderungsentgelte, der Beförderungskosten und des allgemeinen Preisniveaus in der Bundesrepublik Deutschland (= Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 19), Bielefeld 1958.

v.st.c