

partielle Intensivierung des Wettbewerbs werde zu Lasten der Eisenbahn und zum Nachteil für Sicherheit und Umwelt die Belastung der Straßen weiter ansteigen lassen, schlägt nicht durch. Denn alle denkbaren Substitutionseffekte der Liberalisierung sollten durch tendenziell straßenentlastende Rationalisierungswirkungen aufgewogen werden. Zu viel Leerfahrten, zu geringe Kapazitätsauslastung und im Zusammenhang damit eine gegenüber der Nachfrage noch nicht optimal angepaßte Zusammensetzung der Fuhrparks lassen die hier liegenden Spielräume erkennen. Der große Leistungsanteil des Werkverkehrs unterstreicht diese These. Mehr Markt ist kein Selbstzweck, sondern eine Bedingung für mehr Wirtschaftlichkeit in einem Leistungsbe- reich, der durch den gesamtwirtschaftlichen Strukturwandel unter intensiven Anpassungs- und Innovationsdruck gestellt ist.

Entwicklungstendenzen von Ordnung und Organisation der Transport- und Logistikmärkte

VON WOLF-RÜDIGER BRETZKE, KREFELD

1. Einleitung

Welche Strukturen der Verkehrsmarkt nach 1992 aufweisen wird, vermag offenbar heutzutage noch niemand zu sagen. Bezeichnenderweise sind nicht nur die diskutierbaren verkehrspoliti- schen Handlungsalternativen kontrovers und/oder diffus. Selbst der Handlungsspielraum, den Verträge, Gerichtsurteile und Regierungsbeschlüsse der Verkehrspolitik lassen, wird offensicht- lich weder klar noch einheitlich gesehen. Ich möchte mich deshalb an dieser Stelle nicht an Spe- kulationen über die konkrete Ausgestaltung einer zukünftigen europäischen Verkehrsmarktord- nung beteiligen, sondern stattdessen diejenigen zentralen Anpassungsprobleme beleuchten, die sich für Anbieter und Nachfrager von Verkehrsleistungen vermutlich in jedem Falle ergeben wer- den. Der hauptsächliche Blickwinkel der Analyse wird dabei der eines Speditionsunternehmens sein, das mit dem Einsatz eigener und fremder Lkw innerdeutsche Transporte organisiert und abwickelt.

2. Auswirkungen der Deregulierung auf das Preisniveau

2.1. Preisverfall als zentrales Anpassungsproblem

Das Kernproblem der Deregulierung besteht darin, daß sich das mit dem EWG-Vertrag vorgege- bene Ziel der Nichtdiskriminierung (sprich: eines grundsätzlich freien Marktzuganges) nicht mit einem der Hauptinstrumente traditioneller Verkehrsmarktpolitik, nämlich der Kontingentier- ung von Angebotskapazitäten, verträgt.

Da die Nichtdiskriminierung auf europäischer Ebene unstreitig das höhere Rechtsgut darstellt (die Kontingentierung läßt sich bekanntlich nur durch das Argument des Schutzes nationaler Eisenbahnen rechtfertigen), wird man kaum umhin können, die bislang praktizierte staatlich kontrollierte Kapazitätsbegrenzung aufzulockern. Inwieweit dies im einzelnen zu geschehen hat, mag an dieser Stelle dahingestellt bleiben. Festzuhalten ist jedoch als Prämisse für die weitere Analyse, daß sich als Folge der Deregulierung im deutschen Markt eine Angebotsvermehrung ergeben wird.

Wenn sich das Angebot ausdehnt, ohne daß sich gleichzeitig auch die Nachfrage erweitert, dann sinkt in einem nicht regulierten Markt bekanntlich in aller Regel der Preis. Abbildung 1 veranschaulicht diesen Zusammenhang in idealtypischer Darstellung. Die beiden Kurven sind dabei bewußt steil gezeichnet, weil die Nachfrage nach und das Angebot an Transportleistungen auf

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Wolf-Rüdiger Bretzke
B-B Transporte,
Internationale Speditions-gesellschaft
mbH & Co. KG
Log-Sped, Ges. für markt-konformen
Lieferservice mbH
Grottenburgstr. 205
4150 Krefeld

Preisrückgänge üblicherweise nicht mit deutlichen Erhöhungen bzw. Einschränkungen der (nachgefragten bzw. angebotenen) Mengen reagieren. Die Folge dieser beiderseitig relativ geringen Preiselastizität ist ein vergleichsweise deutliches Absinken des Gleichgewichtspreises bei einer bestimmten Erweiterung des Gesamtangebotes im Markt.

Wird nun in einer solchen Situation mit staatlicher Unterstützung der Versuch unternommen, das bisherige Preisniveau konstant zu halten, so führt dies dazu, daß sich der Abstand zwischen dem behördlich gestützten „offiziellen“ Preis und dem Angebot und Nachfrage zur Deckung bringenden Gleichgewichtspreises beträchtlich vergrößert. Das bestehende Tarifwesen wird insoweit immer wirklichkeitsfremder, und der Druck bzw. die Versuchung, es zu unterlaufen, gewinnen erhebliche Dynamik. Es wird wesentlich mehr Transportunternehmer geben, die grundsätzlich auch zu einem niedrigeren Preis zu fahren bereit sind (unter ihnen namentlich die Newcomer im Markt), und es wird wesentlich weniger Verlagerer geben, die angesichts dieser Situation bereit sind, die staatlich überwachten Preise weiter zu bezahlen. Auch wenn die Aufsichtsbehörden daraufhin ihr Personal verdreifachen, wird sich zeigen, daß die Kräfte des Marktes stärker sind als die Mittel der Bürokratie.

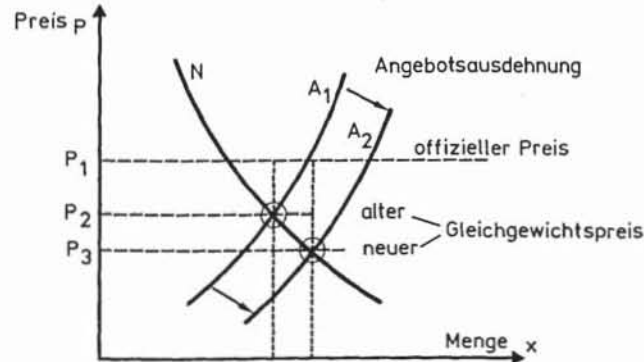


Abb. 1: Folgen der Kabotage

Den Hütern der verbleibenden Teile des deutschen Ordnungsrahmens wird das Leben mit der Öffnung der Grenzen (und sei es zunächst nur in der Gestalt einer einzigen Anschlußkabotage) ohnehin wesentlich schwerer gemacht. Wer beispielsweise einen innerdeutschen Transport an einen ausländischen Frachtführer vergibt, mit dem er gleichzeitig grenzüberschreitende Transporte abwickelt, dem eröffnen sich in der Preisgestaltung Umgehungstatbestände, deren Kontrolle einer deutschen Behörde praktisch kaum möglich sein dürften. Das künstliche Festhalten an einem nicht marktgerechten Preisniveau hat damit eine Konsequenz, die – obwohl sie letztlich durch die Ordnungspolitik selbst bewirkt ist – ordnungspolitisch kaum tragbar sein dürfte. Es wird zu einer Zweiteilung des Marktes kommen, wobei diejenigen Verlagerbetriebe, die über die entsprechenden Möglichkeiten (und die Phantasie) verfügen, das offizielle Tarifgefüge zu unterlaufen, gegenüber den übrigen Nachfragern nach Transportleistungen beachtliche Wettbewerbsvorteile realisieren können.

Die Verteidigung einer hoheitlich betriebenen Tarifbindung ist also nicht nur schwer durchsetzbar, sondern wird darüberhinaus auch in ihrer Glaubwürdigkeit und in ihrer politischen Vertretbarkeit zunehmend fragwürdiger werden. Angesichts dieser Massierung von Problemen erscheint es eher unwahrscheinlich, daß sich die Wirkungen einer (wenn auch nur partiellen) Öffnung der Grenzen für ausländische Transportunternehmer politisch auf den Mengen- bzw. Kapazitätsaspekt des Marktgeschehens beschränken lassen. Realistischer erscheint die Annahme, daß die Preise unter Druck geraten und diesem Druck auch nachgeben werden – erst inoffiziell mit Hilfe der verschiedensten Umgehungstatbestände, und dann später auch offiziell im Wege der Anpassung der Normen an die herrschende Praxis. Man wird nicht dauerhaft eine Praxis als illegitim einstufen und sanktionieren können, die sich mehrheitlich durchgesetzt hat und bei den Beteiligten infolgedessen kein Unrechtsbewußtsein mehr auslöst. Die alte Marktordnung, zumindest die Tarifbindung als eine ihrer „Säulen“, wird damit in letzter Konsequenz ein Opfer der „normativen Kraft des Faktischen“.

2.2 Strukturelle Änderungen im Preisgefüge

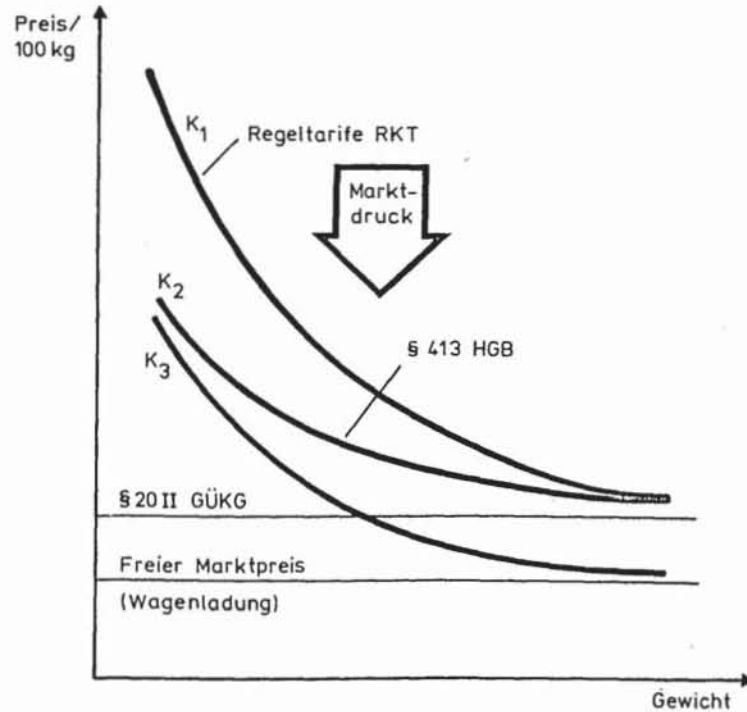
Die Annahme, daß das Preisniveau im Zuge der Deregulierung sinken wird, kann wohl kaum in Zweifel gezogen werden. Wichtig für die Anbieter im Verkehrsmarkt ist jedoch darüberhinaus die Frage, in welcher Form sich das Preisgefüge strukturell ändern wird. Dieser Frage wird deshalb im folgenden nachgegangen.

2.2.1 Preisbewegungen in einem regulierten Verkehrsmarkt

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, daß auch der derzeitige Ordnungsrahmen in einem gewissen Umfang schon Spielräume für Preisbewegungen bereithält. § 413 II HGB ermöglicht es dem Spediteur, der mehrere Teilpartien zusammenfaßt und einem Frachtführer als komplette Wagenladung aufgibt, seinen Preisvorteil beim Einkauf teilweise an seine Auftraggeber weiterzugeben. Nach § 20 II GüKG darf er dabei freilich nicht unter den anteiligen Preis pro Tonne gehen, den der RKT für eine komplette Wagenladung vorsieht, und auch diesen Preis darf er nur dann quotieren, wenn er die entsprechende Auslastung auf dieser Tour nachweisen kann.

Mit diesen in verschiedenen Gesetzen und Verordnungen verankerten Frachtberechnungsvorschriften hat der Staat der Wirtschaft ein Preisgefüge verpaßt, in dem es Preiszonen von unterschiedlicher Beweglichkeit gibt. Abbildung 2 veranschaulicht in einer idealtypischen Darstellungsweise, wie sich dieses Preisgefüge verändert, wenn es marktbedingt unter Druck gerät. Während die Kurve K_1 den Preis je 100 kg wiedergibt, wie er sich in den Tabellen des RKT ablesen läßt, stellt die Kurve K_2 eine Situation dar, in der dem Verlager vom Spediteur für seine Teilpartien der jeweilige Frachtsatz der nächsthöheren Ladungsklasse berechnet wird. Die Darstellung verdeutlicht, wie die gesetzlich fixierte Preisuntergrenze in Höhe des anteiligen 100-kg-Satzes für eine komplette Wagenladung bewirkt, daß sich die Preise für kleinere Sendungen wesentlich stärker nach unten bewegen als die Preise für größere Sendungen. Im Vergleich dazu deutet die Kurve K_3 an, wie sich das Preisgefüge vermutlich ohne staatliche Eingriffe entwickeln würde.

Die Folgen einer Preisentwicklung, bei der anstelle einer gleichmäßigen Niveauperlagerung aus der Preisstaffelung lediglich die Progression herausgedrückt wird, habe ich an anderer Stelle bereits beleuchtet (vgl. DVZ Nr. 103 vom 23. 8. 85, S. 3). Sie seien deshalb hier nur kurz rekapituliert. Das resultierende Preisgefüge gibt die tatsächlichen Kosten der Leistungserstellung nicht mehr angemessen wieder. Der volkswirtschaftlich wichtigen Leistung des Bündels von Verkehrsströmen wird eine zu geringe, der im Vergleich dazu eher „einfachen“ Leistung des reinen

Abb. 2: Preisadjustierungen bei 100-Sätzen

Transportierens dagegen wird eine zu hohe Wertschöpfung zugewiesen. Die Spediteure werden zunehmend gezwungen, ihr Geld im Selbsteintritt als Frachtführer zu verdienen, weil sie den Preisverfall auf ihrer Absatzseite auf der Beschaffungsseite nicht an die Transportunternehmer weitergeben können. Die Verlagerer dagegen erhalten mit der relativen Einebnung der Preise pro Gewichtseinheit nur noch schwache Anreize, ihrerseits durch Zusammenfassung von Einzelsendungen zu größeren Transportlosen zur besseren Auslastung der eingesetzten Transportkapazitäten beizutragen.

Im Zuge der Deregulierung wird sich nun zwar das Preisniveau insgesamt noch weiter nach unten bewegen, aber von dieser Entwicklung werden wegen der zum Teil schon vorweggenommenen Anpassungen nicht alle Preiszonen gleich betroffen. Die Abstände zwischen den Gewichtsklassen werden sich wieder vergrößern, und damit wird sich die Wertschöpfung von der reinen Transporttätigkeit (den Frachtführern) zu der Organisation und Bündelung von Verkehrsströmen (den Spediteuren) zurückverlagern. Gleichzeitig gehen von den Preisen wieder volkswirtschaft-

lich vernünftige Signale an die Verlagerer in Bezug auf die Bestimmung optimaler Transportlosgrößen aus. Hieraus kann man freilich weder folgern, daß den Transportunternehmern generell die Verelendung droht, noch ableiten, daß den Spediteuren neuer Reichtum winkt. In beiden Bereichen hängt der wirtschaftliche Effekt vielmehr entscheidend von den jeweiligen Startbedingungen ab, die im folgenden näher zu untersuchen sind.

2.2.2. Wirtschaftliche Folgen des Preisverfalls in einem deregulierten Verkehrsmarkt

2.2.2.1. Die Situation der Transportunternehmer

Künstlich überhöhte Preise bewirken nicht eine breitflächige Reichtumsmehrung unter allen Anbietern einer Branche. Sie bewirken nämlich auch, daß sich eine Vielzahl von schwach rentierlichen Betrieben im Markt halten können, die infolge schlechter Auslastung mit zu hohen Stückkosten produzieren und die infolgedessen bei sinkenden Preisen rasch zum Ausscheiden gezwungen werden. In Bezug auf diese „Grenzanbieter“ haben jene Verbandsvertreter unzweifelhaft recht, die für den Fall der Deregulierung eine Vielzahl von Existenzvernichtungen prophezeien. (Die entscheidende Frage ist hier freilich, ob die Erhaltung dieser Unternehmen ein volkswirtschaftlich sinnvolles Ziel bzw. ein vernünftiger Maßstab für die Verkehrspolitik sein kann!)

Echte Überlebenschancen haben bei sinkenden Preisen nur diejenigen Unternehmen, die eine hohe durchschnittliche Fahrzeugauslastung sicherstellen können. Diese Unternehmen werden als Kostenführer das Preisniveau bestimmen und diejenigen zum Ausscheiden zwingen, die ihre Auslastungsdefizite nicht durch Akquisition von Zusatzaufträgen ausgleichen können. Da der Kampf um zusätzliche Ladungen in einem Markt mit leicht austauschbaren Leistungen primär über den Preis ausgetragen wird, wird dieser Prozeß nicht von allzu langer Dauer sein.

Es wäre allerdings eine falsche Schlußfolgerung anzunehmen, daß diesen Ausleseprozeß grundsätzlich nur Großbetriebe überleben können. Gerade unter den Transportbetrieben wird es auch in einem liberalisierten Verkehrsmarkt weiterhin Kleinstunternehmen geben, die im Markt ihre Überlebenschance finden. Denn anders als etwa in der Fertigungsindustrie, wo Kostendegression in Bezug auf sehr hohe Investitionskosten betrieben werden muß und deshalb sehr hohe Stückzahlen bedingt, kommt es im Transportgewerbe letztlich auf die Auslastung pro Lkw (also bezogen auf für sich genommen relativ kleine Einheiten) an. Außerdem haben insbesondere die selbstfahrenden Unternehmer die Möglichkeit, im Wege einer nicht durch Gewerkschaften kontrollierten Ausbeutung ihrer eigenen Arbeitskraft sowie durch kalkulatorisch nicht berücksichtigte Verwaltungskosten (die Ehefrau macht die Buchhaltung unentgeltlich) ihre Preisuntergrenze unter die Selbstkosten von Großbetrieben zu drücken.

Die überlebenden Kleinstunternehmen werden allerdings in eine starke Abhängigkeit von ihren jeweiligen Auftraggebern geraten, da sie zu den niedrigen Preisen eines freien Marktes nur noch fahren können, wenn ihnen irgendjemand die erforderliche Auslastung garantiert. Zwischen Spediteuren und Frachtführern wird sich dabei eine neue Form der Risikoverteilung ergeben, die auch die wirtschaftliche Lage der Spedition stark tangiert.

2.2.2.2. Die Situation der Speditionen

„Der Erfolg liegt im Einkauf“. Die Spediteure, die bislang in ihrem Beschaffungsmarkt durch die Vorschriften von GüKG, KVO und RKT daran gehindert waren, diese Erfolgsformel des Handels analog anzuwenden, werden zunächst die neuen Bewegungsspielräume begrüßen, die sich im Zuge der Deregulierung einstellen. Sie sitzen insoweit mit den Verlagerern aus Industrie und Handel in einem Boot. Die Freude über die neuen Gewinnchancen, die sich aus den wach-

senden Abständen zwischen den Marktpreisen für Teilpartien und komplette Ladungen einerseits und dem überproportionalen Absinken der Preise für „full loads“ andererseits ergeben, wird jedoch getrübt durch die Erkenntnis, daß aus diesen Spielräumen nur unter einer einschränkenden Bedingung wirklich Kapital geschlagen werden kann. Diese Bedingung heißt: Auslastung.

Solange die Regeltarife des RKT noch Marktpreise wären, konnte ein Spediteur einen Frachtführer mit einer Teilpartie mittlerer Größe (z. B. 10 Tonnen) auf den Weg schicken und daran auch noch (in Gestalt der WAV) Geld verdienen. Das Auslastungsrisiko ließ sich auf den Frachtführer weiterwälzen, weil der „Listenpreis“ für eine solche Teilpartie noch einen so hohen Kostendeckungsbeitrag beinhaltete, daß sich genügend Unternehmer zur Übernahme eines solchen Auftrags finden ließen. Bei einem generellen Absinken des Preisniveaus hingegen wird eine derartige Beteiligung des Frachtführers am Auslastungsrisiko nicht mehr möglich sein.

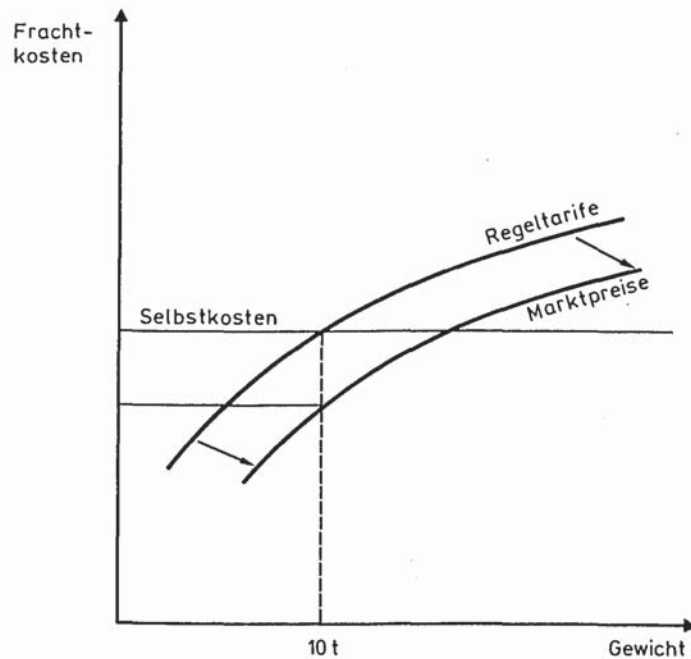


Abb. 3: Preise und Selbstkosten

Der Transportunternehmer bietet sein Fahrzeug zu einem Festpreis an, der zwar sehr niedrig ausfällt, aber eben deshalb vollkommen unabhängig von der jeweiligen Auslastung zu zahlen ist. Das Auslastungsrisiko landet damit vollständig im Geschäftsbereich der Spedition.

Im Klartext heißt das: Die Spediteure werden an ihren gut ausgelasteten Verkehren mehr verdienen können als vorher, weil sich die Spanne zwischen Einkaufs- und Verkaufspreis vergrößert. Sie werden aber gleichzeitig ihre schlecht ausgelasteten Verkehre überprüfen und entweder ausbauen oder einstellen müssen, weil sie die Folgen der Minderauslastung in einem freien Markt allein zu tragen haben. Die Liberalisierung wird zwar einer Vielzahl von kleinen Transportunternehmen Überlebenschancen belassen. Kleine und mittlere Speditionen dagegen werden Mühe haben, nicht der Konzentration zum Opfer zu fallen.

Aus der Sicht der Spedition ist die Liberalisierung also eine Entwicklung, die nicht unabhängig von der jeweils erreichten Betriebsgröße beurteilt werden kann. Eine wesentliche Rolle spielt dabei auch die Frage, inwieweit die Spedition die von ihr organisierten Transporte mit eigenen Lkw auch selbst durchführt. Speditionen mit einem größeren eigenen Fuhrpark sind aufgrund des hohen Fixkostenblocks gegen schwankende Auslastungen wesentlich anfälliger als diejenigen unter ihren Wettbewerbern, die Kapazitäten flexibel so dem Markt entnehmen, wie sie sie gerade benötigen. Der Selbsteintritt (des Spediteurs in den Frachtvertrag) ist unter den derzeitigen Bedingungen eines regulierten Marktes eine Strategie, mit der die Spediteure zusätzliche Erfolgspotentiale erschließen können.

In einem deregulierten Markt dagegen entfällt durch die Rückverlagerung der Wertschöpfung auf die eigentliche Spediteurfunktion nicht nur der entscheidende Anreiz zum Selbsteintritt. Vielmehr kann diese Strategie hier, zumindest für den mittelständischen Betrieb, schnell zu einer gefährlichen Fessel werden.

Unter den Bedingungen eines freien Marktes kommt es nicht nur auf den Besitz von Konzessionen und Fahrzeugen an, sondern auf den Besitz von Marktanteilen. Wer durch Bündelung von Transportaufträgen Auslastung schafft, wird erfolgreich sein, und zwar weitgehend unabhängig von der Frage, ob er die entsprechenden Transporte selbst durchführt oder fremd vergibt. Wer sich dagegen mit einem großen Fuhrpark hohe Auslastungsrisiken schafft, wird bei sinkenden Preisen schnell vom Markt verschwinden, wenn er die ihm volkswirtschaftlich abverlangte Leistung des Bündelns von Verkehrsströmen nicht erbringt. Es ist insoweit zu erwarten, daß sich die für den deutschen Markt typische Kopplung der Funktion des Spediteurs und des Frachtführers in einem Unternehmen im Zuge der Deregulierung zugunsten einer stärkeren Arbeitsteilung zwischen beiden Bereichen zurückentwickeln wird.

3. Schlußbemerkungen

Das hier in groben Zügen entwickelte Szenario läßt begreiflich werden, warum viele mittelständische Speditions- und Transportbetriebe die kommende Entwicklung im Verkehrsmarkt mit Sorge betrachten. Die zukünftig erforderlichen Wachstumsschübe wird auch ein gut geführtes Unternehmen nicht in jedem Falle aus eigener Kraft schaffen können (wobei im übrigen die so vehement verteidigte Konzessionierung ein wesentliches Wachstumshindernis ist!) Hinzu kommt noch, daß viele Betriebe dieser Branche auf diese Entwicklung nicht sonderlich gut vorbereitet sind. Diese „Konditionsschwäche“ ist durch die Marktordnung, deren Auflösung nunmehr befürchtet wird, wesentlich mit verursacht worden.

In einer Welt behördlich reglementierter Angebotskapazitäten und Preise sind die Anreize zur Anwendung fortschrittlicher Managementtechniken und zur Herausbildung professioneller Führungsfähigkeiten, die der Marktmechanismus den Anbietern vermittelt, vergleichsweise schwach. Das staatlich vorgegebene Preisgefüge läßt eine Selbstkostenrechnung als Instrument

zur Ermittlung von Preisuntergrenzen weitgehend entbehrlich erscheinen, ein Zwang zur Entwicklung eines Systems der Plankostenrechnung ist angesichts auskömmlicher Preise nicht zu spüren, Fehler in der Investitionsrechnung (z. B. bei der Bestimmung des optimalen Ersatzzeitpunktes von Anlagen) bleiben ohne gravierende Folgen, die Einführung der EDV als Mittel zur Rationalisierung der Ablauforganisation kann ohne schwerwiegende Konsequenzen aufgeschoben werden, wesentliche Innovationen in den Bereichen Verfahrenstechnik und Produktentwicklung werden praktisch nicht verlangt, und eine strategische Unternehmungsplanung erscheint entbehrlich, weil es kaum überlebenskritische Änderungen in der Unternehmungsumwelt gibt, an die man sich weitsichtig anpassen müßte.

All dies wird sich mit der Deregulierung nachhaltig ändern. Aus einer Welt, in der die Märkte Führungsschwächen und Managementfehler vielfach toleriert haben, wird eine Welt, in der mangelnde Professionalität in der Unternehmungsführung ein Existenzrisiko für das betreffende Unternehmen bedeutet.

Hierin scheint mir aus betriebswirtschaftlicher Sicht denn auch das eigentliche Kernproblem der Liberalisierung zu stecken: In vielen mittelständischen Transport- und Speditionsbetrieben gibt es ein Managementdefizit, das der zunehmende Konkurrenzdruck schonungslos aufdecken wird. Die Lösung des Überlebensproblems in sich selbst überlassenen Märkten bedingt deshalb in erster Linie eine Professionalisierung der Unternehmensführung. Ob das ein Grund zum öffentlichen Jammern ist, muß jeder Spediteur für sich selbst entscheiden. Daß den Angehörigen der Branche ein beträchtlicher Kraftakt ins Haus steht, wird den Spediteuren aber wohl auch derjenige Verlagerer einräumen, der der Liberalisierung im übrigen voll froher Erwartung entgegen sieht.

Dokumentation

Wichtige Schritte in Richtung auf die Entwicklung der EG-Verkehrsmarktordeung und zur Realisierung des Gemeinsamen Verkehrsmarktes seit dem Urteil des EuGH zur Untätigkeitsklage.

- | | |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 22. Mai 1985 | Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 22. 5. 1985 zur Untätigkeitsklage des Europäischen Parlaments gegen den Ministerrat (Rechtssache 13/83). |
| Juni 1985 | Kommission der EG, Vollendung des Binnenmarktes. Weißbuch der Kommission an den Europäischen Rat, Luxemburg 1985. |
| 28./29. Juni 1985 | Majländer Beschlüsse des EG-Gipfels der Regierungschefs, vgl. Bulletin der EG, 18. Jg. (1985), Nr. 6, S. 13 ff. und Nr. 7/8, S. 119 ff. |
| 8. August 1985 | Kommission der EG, Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie Nr. 83/643/EWG zur Erleichterung der Kontrollen und Verwaltungsformalitäten im Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten vom 8. August 1985, KOM (85) 436 endg. |
| 2. Oktober 1985 | Kommission der EG, Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten vom 2. Oktober 1985, KOM (85) 510 endg. |
| 14. November 1985 | Satzung des EG-Rates betr. „Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik – Schlußfolgerungen des Rates zur Umsetzung des EuGH-Urteils“, Sitzungsdokument GNS/TRANS/85/5 des Generalsekretariats des Rats vom 14. November 1985 |
| 27. November 1985 | Kommission der EG, Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind, vom 27. November 1985, KOM (85) 610 endg.

Kommission der EG, Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassungen von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind, vom 27. November 1985, KOM (85) 611 endg. |
| 20. Dezember 1985 | Verordnung (EWG) 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 v. 31. 12. 1985, S. 1. |
| 23. Dezember 1985 | Kommission der EG, Mitteilung der Kommission an den Rat „Innere Gemeinschaftlicher Güterverkehr“ vom 23. Dezember 1985, KOM (85) 742 endg. |
| 27. Januar 1986 | Kommission der EG, Mitteilung der Kommission an den Rat „Erörterungen in der europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) über |

- Tarif- und Kapazitätsregelungen" vom 27. Januar 1986, KOM (86) 37 endg.
15. April 1986 Kommission der EG, Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Abschaffung der Zollförmlichkeiten im Rahmen des TIR-Übereinkommens beim Ausgang aus einem Mitgliedstaat unter Überschreitung einer gemeinsamen Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten vom 15. April 1986, KOM (86) 184 endg.
22. April 1986 Kommission der EG, Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 77/143/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 22. 4. 1986, KOM (86) 214 endg.
14. Mai 1986 Kommission der EG, Änderung des Vorschlags für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Beförderung der auf dem Seeweg ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft) vom 14. Mai 1986, KOM (86) 288 endg.
- Kommission der EG, Änderung des Vorschlags für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 hinsichtlich der Liberalisierung der Bildung der Entgelte für Beförderungen der auf dem Seeweg ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft vom 14. Mai 1986, KOM (86) 288 endg.
- Kommission der EG, Änderung des Vorschlags für eine Richtlinie des Rates über die Ordnung der Märkte für die Beförderung der auf dem Seeweg ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft vom 14. Mai 1986, KOM (86) 288 endg.
18. Juni 1986 Entschließung des Rates vom 18. Juni 1986 zur Verlängerung des Marktbeobachtungssystems auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten, ABl. Nr. C 160 vom 27. Juni 1986, S. 2.
- 18./19. Juni 1986 1090. Tagung des Rates – Verkehr –, vgl. Bulletin der EG, 10. Jg. (1986), Nr. 6, S. 84 f.
30. Juni 1986 Fortsetzung der 1090. Tagung des Rates – Verkehr –, vgl. Rat der Europäischen Gemeinschaften – Generalsekretariat, Mitteilung an die Presse 7883/86 (Presse 104), Fortsetzung der 1090. Tagung des Rates – Verkehr –Luxemburg, den 30. Juni 1986
8. Juli 1986 Kommission der EG, Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 68/297/EWG zur Vereinheitlichung der Vorschriften über die abgabenfreie Einfuhr des in den Haupttreibstoffbehältern der Nutzkraftfahrzeuge enthaltenen Treibstoffs vom 8. Juli 1986, KOM (86) 383 endg., ABl. Nr. C 183 vom 22. Juli 1986, S. 8.
24. Juli 1986 Richtlinie 86/360/EWG des Rates vom 24. Juli 1986 zur Änderung der

- Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs, ABl. Nr. L 217 vom 5. 8. 1986, S. 19.
- Richtlinie 86/364/EWG des Rates vom 24. Juli 1986 über den Nachweis der Übereinstimmungen von Fahrzeugen mit der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs, ABl. Nr. L 221 vom 7. 8. 1986, S. 48.
27. Juni 1986 Kommission der EG, Bericht der Kommission an den Rat über die Durchführung der Richtlinie des Rates 83/416/EWG vom 25. Juli 1983 über die Zulassung des interregionalen Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und Fracht zwischen den Mitgliedstaaten vom 27. Juni 1986, KOM (86) 382 endg.
29. Juli 1986 Bericht im Namen des Verkehrsausschusses über die Liberalisierung und Harmonisierung im Verkehrssektor, Europäisches Parlament, Sitzungsdokumente A 2-96/86 vom 29. Juli 1986.
11. September 1986 Kommission der EG, Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 83/416/EWG über die Zulassung des interregionalen Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und Fracht zwischen den Mitgliedstaaten vom 11. September 1986, KOM (86) 424 endg.
22. September 1986 Bericht der Kommission an den Rat über die Harmonisierung der von den Eisenbahnen bestimmten Gruppen von Reisenden gewährten kommerziellen und sozialen Ermäßigungen im internationalen Verkehr vom 22. September 1986, KOM (86) 481 endg.
23. September 1986 Kommission der EG, Mitteilung der Kommission an den Rat „Mittelfristiges Verkehrsinfrastrukturprogramm" vom 23. September 1986, KOM (86) 340 endg.
- 10./11. November 1986 1115. Tagung des Rates – Verkehr –, vgl. Rat der Europäischen Gemeinschaften – Generalsekretariat, Mitteilungen an die Presse 10306/86 (Presse 164), 1115. Tagung des Rates – Verkehr – Brüssel, den 10./11. November 1986
13. November 1986 Kommission der EG, Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang zum Markt im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten vom 13. 11. 1986, KOM (86) 595 endg.
10. Dezember 1986 Kommission der EG, Ausschaltung der Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen im Güterkraftverkehr. Untersuchung über Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern und Straßenbenutzungsgebühren (Mitteilung der Kommission an den Rat) vom 10. Dezember 1986, KOM (86) 750 endg.
- 15./16. Dezember 1986 1133. Tagung des Rates – Verkehr –, vgl. Rat der Europäischen Gemeinschaften – Generalsekretariat, Mitteilung an die Presse 11296/86

(Presse 203), 1133. Tagung des Rates – Verkehr – , Brüssel, den 15./16. Dezember 1986:

Entschiebung zur Erhöhung und Zuweisung des Gemeinschaftskontingents im Güterkraftverkehr gemäß Entscheidung 86/491/EWG, Vertagung der Erhöhung des Kontingents um 40 % auf die Sitzung am 24. März 1987

Verabschiedung von vier Verordnungen zur Seeschifffahrt:

- Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt,
- Schutz des freien Zugangs zu Ladungen in der Seeschifffahrt,
- Abwehr unlauterer Preisbildungspraktiken in der Seeschifffahrt,
- Anwendung der Artikel 85 und 86 des EWG-Vertrages auf die Seeschifffahrt (Wettbewerbsregeln).



Für eine wegweisende, anwendungsorientierte Forschungs- und Entwicklungsarbeit zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit soll 1987 der

Verkehrssicherheitspreis des Bundesministers für Verkehr

verliehen werden.

Für die Preisverleihung kommen Arbeiten in Betracht, die Risiken hinsichtlich der Verkehrssicherheit aufzeigen, fundierte Lösungen anbieten und sich kritisch mit ihrer Verwirklichung auseinandersetzen. Die Arbeiten müssen dem Niveau einer abschließenden Examensarbeit an einer Hochschule entsprechen; der Abschluß der Arbeit darf nicht länger als 2 Jahre – vom Datum der Einsendung gerechnet – zurückliegen. Der Preis kann nur an Personen oder Personengruppen vergeben werden, die beim Abschluß der Arbeit nicht älter als 40 Jahre waren. Personen aus dem Geschäftsbereich des BMV sind nicht teilnahmeberechtigt.

Die Höhe des Preises beträgt **10 000 DM.**

Eine Teilung des Preises ist möglich. Über die Vergabe des Preises entscheidet ein vom BMV berufenes Preisgericht. Interessenten können entsprechende, abgeschlossene Arbeiten bis zum **1. Juni 1987** einreichen bei der

Bundesanstalt für Straßenwesen

Postfach 10 01 50 · Brüderstraße 53

D-5060 Bergisch Gladbach 1

(Telefonische Auskünfte unter 0 22 04 / 43-459 oder 460)