

Was die Wirtschaft braucht und was der Wirtschaft droht

VON PROF. DR. UDO SCHULTEN

I. Perspektiven der Verkehrsentwicklung

Von der Vollendung des europäischen Binnenmarktes werden kräftige Wachstumsimpulse auch für die deutsche Wirtschaft erwartet. Dies wird nicht ohne Rückwirkungen auf den Verkehr bleiben. Die jüngste Studie der Prognos AG, Basel, untersucht die voraussichtliche Entwicklung des Güterverkehrs bis zum Jahre 2000 in den zwölf EG-Ländern sowie in Österreich, der Schweiz, Schweden und Norwegen. Sie kommt zu dem Ergebnis, daß sich das Handelsvolumen zwischen den untersuchten Ländern von 732 Mio. Tonnen im Jahre 1984 auf 976 Mio. Tonnen in 2000 erhöhen wird. Daraus folgt zwangsläufig eine starke Steigerung des Verkehrs in Westeuropa. Das grenzüberschreitende Transportaufkommen wird sich, bezogen auf 1984, bis zum Jahre 2000 um 40% erhöhen. Dabei werden etwa 40% aller grenzüberschreitenden Verkehre ihren Ursprung in der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden deutlich weiter in Richtung auf Investitions- und höherwertige Verbrauchsgüter verschieben. Der Anteil der Massengüter wird weiter zurückgehen.

Schon heute ist sicher abzuschätzen, daß der Straßengüterverkehr seinen Anteil am Verkehrsaufkommen gegenüber Schiene und Binnenschifffahrt weiter stark erhöhen wird. Dies soll laut Prognose im übrigen unabhängig davon eintreten, ob und inwieweit der Verkehrsmarkt liberalisiert oder weiter reguliert bleibt. Der Lkw wird am zukünftigen Wachstum des gesamten Güterverkehrsmarktes - trotz möglicher Leistungsverbesserungen der Bahn - mit mehr als zwei Dritteln weit überdurchschnittlich beteiligt sein.

Beim Gütertransport hat die Eisenbahn in den nächsten 10—12 Jahren gegenüber dem Straßengüterverkehr nur mit einem Wachstum von 23% zu rechnen, während für das Binnenschiff lediglich 13% Wachstum prognostiziert wird.

Die Verkehrsteilung zwischen Straße, Schiene und Binnenschiff tendiert im Gütertransport zu einem Verhältnis 56:25:19.

Der Luftverkehr hat heute bereits alle Planungen widerlegt: Statt der angenommenen Zuwachsraten von jährlich 2,6 bis 5% mußten Flugsicherung und Flughäfen bis zu 20% mehr verkraften. Ein Rückgang dieser Entwicklung ist nicht zu erwarten. Bis zum Jahre 2000 wird nach den Planungen der Fluggesellschaften vielmehr mit einer Verdoppelung des Luftverkehrs gerechnet.

II. Was die Wirtschaft braucht - Anforderungen an die Infrastruktur

1. Haushaltspolitik vernachlässigt Infrastruktur

Die Infrastruktur muß den Anforderungen des Verkehrs von morgen Rechnung tragen. Für die Politik eine wahrhaft nicht leichte Aufgabe. Denn sie ist heute bereits überfordert. Das böse Wort vom Verkehrsinfarkt geht um.

Das heutige Straßennetz weist noch immer Lücken und Engpässe auf. Nach wie vor gibt es Randgebiete, die nicht ausreichend an das Straßennetz angeschlossen sind. Nach wie vor besteht insbesondere in den Ballungsräumen und im Bereich kleiner und mittlerer Städte ein Bedarf an Umgehungsstraßen, ohne die sich eine Verkehrsberuhigung in bewohnten Gebieten nicht erreichen läßt. Die Notwendigkeit eines weiteren Ausbaus des Straßennetzes ist im „Bundesverkehrswegeplan '85“ festgeschrieben. Der Herr Bundesverkehrsminister hat das heute morgen noch einmal bestätigt.

Mit punktuellen Ansätzen zur Verbesserung der Lage sind die Engpaßprobleme im Verkehr jedoch nicht mehr zu lösen. Ein Konzept für das Verkehrssystem der Zukunft wird immer dringlicher. Dabei wird es nicht mehr um Alternativen wie Schiene oder Straße, Hochgeschwindigkeitszüge oder Magnetbahn gehen. Die Aufgabe wird sein, alle verfügbaren Komponenten zu verknüpfen mit dem Ziel einer Komplettierung der Systeme im Verbund.

Die Beseitigung der Engpässe in der Infrastruktur ist zu einer der dringlichsten verkehrspolitischen Aufgaben geworden. Die öffentlichen Haushalte müssen erheblich mehr in die Straßeninfrastruktur investieren als bisher. Im Bereich der Straßenverkehrswege gelingt heute nicht einmal mehr die Substanzerhaltung. Ich sehe mit Besorgnis, daß die unabweisbare Bedeutung des bedarfsgerechten Ausbaus der Infrastrukturnetze und der hohe Investitionsbedarf hierfür in der Haushaltspolitik nur unzureichend berücksichtigt werden. Der Verkehrshaushalt bleibt nun schon seit Jahren hinter dem Anstieg des Gesamthaushaltes zurück.

Für 1989 standen nach den ursprünglichen Haushaltsansätzen für Verkehrsausgaben nur noch 0,3 % mehr Bundesmittel zur Verfügung bei einem Anstieg des Gesamthaushalts von 4,6 %. Auch die Finanzplanung für die Jahre 1990—1992 weist keine Steigerung der Investitionsansätze aus. Damit ist eine Beeinträchtigung des realen Investitionsniveaus für Verkehrswege vorgezeichnet.

Der Anteil des Verkehrshaushaltes des Bundes am Bundeshaushalt ist seit 1979 von 13 % auf 8,9 % (1989) abgesunken und wird 1991 nur noch 8,7 % betragen. Die begrüßenswerte Nachbesserung im Verkehrshaushalt 89 durch Aufstockung der Haushaltsmittel für Baumaßnahmen bei den Bundesfernstraßen um 95 Mio. DM zuzüglich 5,7 Mio. DM für die „intelligente Straße“ ändert an diesem Dilemma nur wenig.

Seit 1979 erhöhte sich der Kraftfahrzeugbestand um 6,3 Mio. auf 32,4 Mio. Dies entspricht einer Steigerung von 19,5 %. Die Fahrleistungen des Kraftfahrzeugverkehrs sind im gleichen Zeitraum um rund 22 % gewachsen.

Unterschiedlich verlief die Verkehrsentwicklung bei den Straßenklassen. Das Bundesautobahnnetz hatte seit 1979 die größten Zuwachsraten der Jahresfahrleistung aufzunehmen (43,4 %), gefolgt von Kreisstraßen (30,8 %), Landesstraßen (22,2 %) und Bundesstraßen (14,9 %).

Die Haushaltszuweisungen für Verkehrsweginvestitionen erfolgten konträr zu dieser Entwicklung. Die Investitionsmittel für den Fernstraßenbau sind seit 1979 deutlich zusammengestrichen worden, und das angesichts eines steigenden Ersatzinvestitionsbedarfs.

Dies hat zur Folge, daß

- das reale Bauvolumen jährlich schätzungsweise um etwa 2% zurückgeht,
- der Neubau von Strecken aufgrund zunehmender Ersatzinvestitionen immer schleppender vorankommt.

Der nominal gleichbleibende Finanzrahmen in der mittelfristigen Finanzplanung - konstante Ansätze in Höhe von 6,25 Mrd. DM pro Jahr - hat weitreichende straßenbauliche und verkehrliche Konsequenzen. Denn unbestritten ist, daß für die verkehrlich und bautechnisch notwendige Erhaltung der Straßenanlagen die Erhaltungsausgaben kontinuierlich steigen. Der gleichbleibende Finanzrahmen bedeutet stetige Abnahme der in den Einzeljahren für Bedarfsplaninvestitionen zur Verfügung stehenden Mittel, und zwar von rund 3,2 in 1986 auf rund 2,4 Mrd. DM in 1995. Dies entspricht einem Rückgang um bis zu 800 Mio. DM/Jahr oder 25% bzw. um 4,73 Mrd. DM im Zeitraum 1986—1995. Dieser Rückgang wird in seiner Wirkung verstärkt durch eine teilweise erhebliche Steigerung der Kosten aufgrund der Preisentwicklung und vor allem wegen erhöhter Aufwendungen für Umweltschutzmaßnahmen. Schon 1989 und 1990 müssen voraussichtlich baureife Maßnahmen zurückgestellt und im Bau befindliche Maßnahmen später fertiggestellt werden.

Baubedarf gibt es - trotz mancher anderslautender Behauptungen - im Straßenverkehr mehr als genug: Zu nennen sind

- Fertigstellung begonnener Projekte und Schließung von Netzlücken,
- Ausbau der hochbelasteten Strecken (z. B. Ausbau auf drei Spuren),
- Bau von Ortsumgehungen,
- Netzergänzung zur besseren Erschließung strukturschwacher Gebiete.

Es müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um Bundeshaushalt und Verkehrshaushalt wieder parallel zu entwickeln und dabei den Investitionsanteil des Verkehrs deutlich über 50% zu halten.

Das bedeutet einerseits die Aufhebung der Plafondierung des Bundesfernstraßenhaushalts und andererseits die Ausweitung der Zweckbindung von Abgaben des Straßenverkehrs für den Straßenbau. Allerdings: Es ist nicht nur das Geld, das dem Straßenbau fehlt. Sie alle wissen, daß in der Bundesrepublik kein neuer Verkehrsweg ohne Bürgereinsprüche und Gerichtsverfahren gebaut werden kann. Auch hier muß ein neues Denken und eine neue Bewußtseinsbildung ansetzen. Dies ist eine Herausforderung, der wir uns alle in Wirtschaft, Gesellschaft und Politik stellen müssen.

Alles in allem: Der bedarfsgerechte Ausbau der Straßen muß in der Haushaltspolitik und in unserer gesamten Volkswirtschaft wieder einen gebührenden Stellenwert erhalten.

2. „Intelligente Straße“ leistet Entspannungsbeitrag

Neben der Aufstockung der Haushaltsmittel für die Modernisierung des Straßennetzes bedarf es auch eines Investitionsprogrammes für die Einrichtung von sogenannten „intelli-

genten Straßen“. Hierunter ist die gezielte Einführung von Verkehrsleit- und Informationssystemen zur Regelung des Straßenverkehrs zu verstehen. Automobilindustrie und Verkehrswissenschaftler arbeiten bereits intensiv an diesem Zukunftsprogramm. Durch verbesserte Verkehrswegweiser und Systeme der individuellen Fahrtberatung sollen dem Autofahrer mehr Informationen über die tatsächliche Straßenverkehrslage gegeben und damit herkömmliche Staus reduziert werden. Nach Schätzungen von Experten überwiegen die volkswirtschaftlichen Einsparungen durch intelligente Verkehrssysteme deutlich die Kosten für ihre Installation.

Technisch sind „intelligente“ Verkehrsleitsysteme kein Problem: Schließlich testet die Automobilindustrie bereits seit längerem elektronische Orientierungshilfen für Autofahrer, um den Verkehr zu lenken, flüssig zu halten und sicherer zu machen. Für die Notwendigkeit, ein solches System zügig einzurichten, sprechen auch Untersuchungszahlen: Nach Berechnungen des ADAC in München hängen deutsche Autofahrer allein im Urlaubsverkehr rund 15 Mio. Stunden pro Jahr im Stau fest. Von der Zähflüssigkeit des Berufsverkehrs ganz zu schweigen. Professor *Karl Krell* von der Bundesanstalt für das Straßenwesen schätzt, daß Staus auf deutschen Straßen etwa 15 Mrd. DM pro Jahr kosten.

Schließlich ist der Ausbau der „intelligenten Straße“ auch aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Umweltbelastung geboten. Die Zahl der Auffahrunfälle und die Schadstoffemissionen ließen sich nämlich erheblich reduzieren.

3. Fortschrittliche Güterbahn unverzichtbar und entlastet Straße

Auch die DB kann im Güterverkehr zu einem Engpaßfaktor werden, wenn sie sich nicht rechtzeitig auf die Kundenwünsche und die sich wandelnden Bedürfnisse einstellt. Denn die Bahn ist für die Wirtschaft unverzichtbar.

Zu Beginn dieses Jahres führte der Bundesverband der Deutschen Industrie eine Umfrage durch, wie die Bahn der Zukunft aussehen mußte. Wichtigste Ergebnisse:

- Großes Interesse der industriellen Verladerschaft an einer neuen Güterbahn.
- Steigende Bedeutung von Just-in-time-Transporten.
- Steigende Nachfrage nach garantierten Transportzeiten und optimierten Abläufen.
- Kundenberatung und -betreuung verbesserungsbedürftig.
- Steigender Bedarf nach Kleingutverkehr.
- Weitere Gleisanschlüsse nur unter Beteiligung der DB.
- Mehr kombinierter Verkehr durch Verbesserung des Preis-/Leistungsverhältnisses.
- Wagenpark auf moderne Kundenbedürfnisse ausrichten.
- Ausbau der logistischen Dienstleistungsangebote.
- Mehr Gefahrguttransporte nur bei erheblich verbessertem Wagenangebot.
- Die Grundanforderungen lauten: schneller, zuverlässiger, flexibler, preisgünstiger.

Die Bahn wird unverzichtbarer Partner der Industrie bleiben, wenn sie den geforderten Wandel in der Qualität ihrer Verkehrsleistungen bewältigt. Dann wird sie ihre Anteile am Güterverkehr stabilisieren und wieder steigern können. Dies wäre ihr Beitrag zur Abmilde-

rung von Engpässen im Straßenverkehr, aber keine Alternative zu diesem Verkehrsträger und zum notwendigen Ausbau des Straßennetzes.

Allerdings kommt es darauf an, daß die eigenen Anstrengungen der Bahn von der Politik wirksam flankiert werden. Denn: Die Vorscheurechnungen der Bahn weisen wieder eine drastische Zunahme der Deckungslücke aus.

Für das Jahr 2000 ist ein Fehlbetrag von 13 Mrd. DM zu erwarten, die Verschuldung des Unternehmens wird sich von rund 40 Mrd. DM auf über 120 Mrd. DM erhöhen. Diese Entwicklung muß im Interesse der Funktionsfähigkeit der Verkehrsmärkte gestoppt werden. Der BDI hat deshalb der Bundesregierung ein Programm mit konkreten Empfehlungen zur Neuordnung der Bundesbahnpolitik vorgelegt. Die Säulen dieses Programms sind:

- die Einführung einer Sparten-Erfolgsrechnung für die staatlichen (Fahrweg), öffentlichen (Schienenpersonennahverkehr) und unternehmerischen Bereiche (Güterverkehr/Personenfernverkehr) der Bahn,
- eine wirksame Entschuldung,
- die Zulassung einer DB-eigenen Personalbedarfsplanung durch Herauslösung des Stellenplans aus dem Bundeshaushalt,
- die Einführung von Zeitverträgen für Führungskräfte,
- die klare Definition der Kompetenzen von Verwaltungsrat und Vorstand,
- die Gewährleistung einer kaufmännischen Geschäftsführung durch verbindliche Vereinbarungen mit dem Bund,
- die Aufhebung der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht,
- eine klare Abgeltungsverpflichtung von gemeinwirtschaftlichen Auflagen.

Einiges hiervon wird der Bundesverkehrsminister in seinem Bericht zur Bahn für das Bundeskabinett berücksichtigen. Damit ist ein richtiger Ansatz gefunden. Es kommt jetzt darauf an, daß die Bahn mit der Erweiterung und Fortentwicklung ihres internen Rechnungswesens die Voraussetzung für eine Spartenerfolgs- und Streckenrechnung als Instrument zur Führung, Steuerung und Kontrolle in den Einzelbereichen des Unternehmens schafft. Die Fahrwegrechnung eröffnet die Möglichkeit, Wegeabgaben entsprechend der Benutzung festzulegen. Die Bereitschaft des Bundes, einen Beitrag zum Fahrwegaufwand zu leisten, befreit die Bahn von ihrem Handikap, die finanzielle Verantwortung für ein überdimensioniertes und unter betriebswirtschaftlichen Aspekten in diesem Umfang nicht benötigtes Streckennetz tragen zu müssen.

Die Konsolidierungsstrategie erfordert politisches Standvermögen. Sie ist Voraussetzung für die Ausrichtung der Bahn auf den gemeinsamen europäischen Verkehrsmarkt. Sie bietet zugleich die tragfähigsten Perspektiven, weil sie einer Absage an staatlichen Privilegien für die Bahn und an eine dirigistische Zurückdrängung der Konkurrenz gleichkommt. Hiermit war den Bahnen in der Vergangenheit nicht zu helfen und wird ihnen auch in Zukunft nicht zu helfen sein.

III. Was der Wirtschaft droht: Straßenbenutzungsgebühr kein Beitrag zur Entlastung – Spaltpilz für Europa

Sie wissen, daß sich die Koalition darauf verständigt hat, zum 1. 1. 1990 eine Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lkw zu erheben.

Ich warne vor der Vorstellung, die geplante Straßenbenutzungsgebühr sei ein probates Mittel, die Infrastrukturprobleme zu lösen und einen Beitrag zur Bahnsanierung zu leisten.

Einzelheiten über die Modalitäten der Erhebung stehen noch aus. In der Diskussion ist:

- Ausländische Lkw sollen für die Benutzung deutscher Straßen eine zeitlich befristete Plakette (Eurovignette) erwerben.
- Inländische Verkehrsunternehmen sollen ebenfalls belastet werden, wobei aber eine Anrechnung bei der Kraftfahrzeugsteuer geplant ist.

Die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr wird begründet mit:

- erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten deutscher Straßengüterverkehrsunternehmen (vor allem niedrigere Kfz-Steuern der ausländischen Konkurrenten) sowie
- dem Hinweis, ausländische Straßengüterfahrzeuge deckten in der Bundesrepublik lediglich ca. 9,5% der zuzurechnenden Wegekosten, während deutsche Lkw über 12 t rund 70% der Wegekosten decken.

Beide Begründungen überzeugen nicht:

- Wechselseitige Steuerbefreiungsabkommen und Einführung der Freimengenregelung von 200 Litern im grenzüberschreitenden Verkehr sind Ausdruck politischen Willens zur Reduzierung der Steuergrenzen in der EG.
- Der Hinweis auf niedrigere Wegekosten ausländischer Fahrzeuge basiert auf der Übernahme eines methodisch sehr anfechtbaren Rechenergebnisses des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung in Berlin. In der gesamten Verkehrswissenschaft besteht Einigkeit darin, daß die Wegekostenberechnungen des DIW höchst fragwürdig sind. Hauptkritikpunkt ist der Ansatz kalkulatorischer Zinsen für investiertes Kapital. Das entspricht einem Rechnungsposten von 12 Mrd. DM/Jahr. Gegner der DIW-Rechnungen weisen darauf hin, daß die Straßenbenutzer die Investitionsmittel aufbringen und deshalb nicht nochmals mit Zinsen hierfür belastet werden dürfen. Wegeausgabenrechnungen, die das berücksichtigen, führen im Ergebnis für die meisten Nutzerkategorien zu Überdeckungen.
- In der Gesamtkostenbelastung schneiden deutsche Lkw nicht schlechter ab als ihre wichtigsten Konkurrenten. Dies belegt ein Gutachten der Prognos AG im Auftrage des Bundesverkehrsministeriums.

Im Hinblick auf die Kompatibilität der geplanten Wegebenutzungsabgabe für ausländische Fahrzeuge mit dem allgemeinen Diskriminierungsverbot des EWG-Vertrages ist vorgesehen, sämtliche auf deutschen Straßen fahrende Lkw mit einer Wegebenutzungsabgabe zu belegen. Für deutsche Fahrzeuge soll jedoch gleichzeitig eine Reduktion der Kraftfahrzeugsteuer vorgesehen werden, um im Ergebnis nur ausländische Fahrzeuge zu belasten. Es erscheint höchst fraglich, ob mit einer derartigen Konstruktion den Vorschriften des EWG-Vertrages Rechnung getragen werden kann. Vielmehr muß die Bundesregierung mit einer

Klage vor dem Europäischen Gerichtshof rechnen. Dies ist von niederländischen Verkehrspolitikern bereits angekündigt worden.

Auch die EG-Kommission hat schon deutlich gemacht, daß ein deutscher Alleingang mit den Artikeln 5 Abs. 2 und 76 des EG-Vertrages unvereinbar wäre. Ich stimme daher dem CDU-Verkehrspolitiker *Rainer Haungs* zu, der in einer Rede vor der Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein am 25. November in Lahr erklärte: „Die Schwerlastabgabe ist als Papiertiger konzipiert. Es kann sie in der angekündigten Form nie geben, weil das EG-Recht keine Chancen auf Realisierung bietet.“

Mit Sicherheit wird es auch zu Retorsionen kommen, die in einer Spirale europäischer Straßenbenutzungsgebühren eskalieren können. Eine derartige Entwicklung ist nicht mit den Bemühungen um Vollendung des europäischen Binnenmarktes in Einklang zu bringen.

Die Diskriminierung ausländischer Lkw wird für deutsche Verlader, die im grenzüberschreitenden Verkehr auf die Bedienung durch ausländische Transportfahrzeuge angewiesen sind (Anteil der Auslands-Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr 60 %) dazu führen, daß sie bei der zu unterstellenden Überwälzung einer höheren Transportkostenbelastung unterliegen.

Eine Umsetzung der geplanten Straßenbenutzungsgebühr ist nicht nur wegen schwerwiegender methodischer Probleme der Wegerechnungen und Mehrbelastungen der Industrie abzulehnen. Zu berücksichtigen ist auch, daß viele deutsche Lkw die Straßen anderer EG-Staaten befahren und dort ebenfalls nicht zur Abdeckung von Wegeaufwendungen beitragen.

Deutsche Fahrzeuge erbringen 15 Milliarden Tonnenkilometer auf ausländischen Straßen. Hiervon entfallen 4 Milliarden Tonnenkilometer auf solche Staaten, die keine Straßenbenutzungsgebühren erheben. Dort sind vor allem Retorsionsmaßnahmen zu erwarten.

Eine weitere offene Frage ist, ob es sich bei der Abgabe um eine Gebühr oder in Wirklichkeit um eine Steuer handelt. Wenn die Straßenbenutzungsgebühr tatsächlich eine „Gebühr“ und keine neue Steuer sein soll, muß das Aufkommen zweckgebunden für den Straßenbau und die Straßenunterhaltung verwendet werden. So sieht es auch ein vom Bundesminister für Verkehr bestelltes Professorengutachten. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, daß unter der Voraussetzung der Ausgestaltung als zweckgebundene Gebühr die Finanzverfassung der Bundesrepublik Deutschland die Erhebung erlaubt.

Demgegenüber sehen die bisherigen politischen Absprachen in der Koalition und zwischen den Ressorts vor, die Mittel in den Bundeshaushalt einfließen zu lassen.

Angesichts der gravierenden Probleme, die mit der Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr verbunden sind, sollte alles versucht werden, die Steuerbelastungen zu harmonisieren, so wie dies mit der Mineralölsteueränderung für Vergaserkraftstoffe ab 1989 vorgesehen ist. Zudem sollte der Vorschlag der Wirtschaft realisiert werden, die Kfz-Steuern auf einem mittleren europäischen Niveau zu vereinheitlichen. Der dadurch entstehende Steuerausfall in Höhe von ca. 500 Millionen DM bei den Bundesländern könnte im Wege des Finanzausgleichs durch das Mehraufkommen aus der Mineralölsteuer gut gedeckt werden. Im übrigen wird durch die Erhöhung der Kfz-Steuer für Diesel-Pkw den Ländern ein Mehraufkommen von rd. 700 Millionen DM zufließen.

Zusammenfassend zur Bewertung einer deutschen Straßenbenutzungsgebühr möchte ich noch einmal den CDU-Politiker *Rainer Haungs* aus seiner Rede am 25. November in Lahr zitieren: „Ich halte diesen Schritt europapolitisch und verkehrspolitisch für falsch, weil er das Ziel, den deutschen Verkehrsträgern faire Chancen zu bringen, nicht erreicht“. Dem ist nichts hinzuzufügen.

IV. Deregulierung muß nationale Verkehrsmärkte erfassen

Ich halte es für wichtig, daß im Streit um die Straßenbenutzungsgebühr die Schaffung des gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes nicht ins Hintertreffen gerät.

Der deutschen EG-Ratspräsidentschaft ist ein Durchbruch zur Liberalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs gelungen. Mit der Übereinkunft der EG-Verkehrsminister, am 1. Januar 1993 alle quantitativen Marktzugangsbeschränkungen für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr aufzuheben und die Verkehrsbeziehungen der EG-Länder bereits ab 1. Januar 1989 auf der Basis von Empfehlungspreisen abzuwickeln, leistet die europäische Verkehrspolitik einen wichtigen Beitrag zur Vollendung eines funktionsfähigen Binnenmarktes '92.

Der Deregulierungsprozeß steht erst am Anfang. Er wird auch die hochregulierten nationalen Verkehrsmarktordnungen, vor allem in der Bundesrepublik erfassen. Bei einem liberalisierten grenzüberschreitenden Verkehr kann es in einem Binnenmarkt ohne Grenzen nicht Inseln regulierter nationaler Verkehrsmärkte geben - im Straßengüterverkehr ebenso wenig wie in der Binnenschifffahrt. Die heute bereits bestehenden erheblichen Preisdisparitäten würden sich weiter vergrößern mit allen negativen Folgen für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie.

Mit Recht führt der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in seinem jüngsten Jahresgutachten aus, daß die europäische Liberalisierung durch Schaffung des Gemeinsamen Marktes die Deregulierung des deutschen Binnenmarktes noch dringlicher erforderlich mache. Auch ich bin der festen Überzeugung, daß das historisch gewachsene „Regulierungswerk“ - wie es der Sachverständigenrat bezeichnet -, den Ordnungsprinzipien der sozialen Marktwirtschaft zuwiderläuft, volkswirtschaftlich unvernünftig und als Relikt zu beseitigen ist.

Auf dem Wege der Deregulierung wird der Wettbewerb eine Angleichung der Verkehrsmarktordnungen erzwingen. Die noch ausstehende, durch den Europäischen Gerichtshof angemahnte Kabotageverordnung, bei der es um die Einräumung der Betätigungsmöglichkeit der Transportunternehmen in einem anderen EG-Land geht, kann Anstoß geben, den Wettbewerb zu intensivieren. Die Einsicht wird wachsen: Kabotage im Sinne von Gewerbefreiheit auf allen EG-Märkten ist der richtige Schritt zum gemeinsamen europäischen Verkehrsmarkt.

Das Verkehrsgewerbe sieht der Deregulierung mit Bangen entgegen. Die Verkehrsunternehmer fürchten ruinösen Wettbewerb, Konzentration, ggf. Verlust ihrer Existenz. Derartige Ängste vor der Zukunft sind unbegründet. Ein international besetztes BDI-Symposium im Oktober 1987 über die Liberalisierung der Verkehrsmärkte hat nachgewiesen: Die Erfahrungen des Auslandes mit deregulierten Märkten, insbesondere in den USA, den Niederlanden und in Großbritannien, sind positiv.

Die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrsunternehmen im Bereich der Sozialvorschriften wird ab 1. Januar 1989 Wirklichkeit werden. Die steuerliche Harmonisierung dagegen steht noch aus. Die Absicht, den Lkw-Verkehr in den Mitgliedstaaten mit einem Netz unterschiedlicher Verkehrsabgaben zu überziehen und diese an dem verschwommenen Begriff der Wegekosten zu bemessen (Territorialitätsprinzip), ist integrationsfeindlich und auch praktisch nicht durchsetzbar. Diese Erkenntnis wächst in Europa.

Der europäische Binnenmarkt kommt bestimmt. Wir müssen uns *jetzt* darauf einstellen, denn die bis dahin verbleibende Zeit ist gering. Die notwendigen Änderungen in der Verkehrspolitik dulden keinen Aufschub. Das Ziel muß eine liberalisierte Verkehrsmarktordnung und eine bedarfsgerechte Infrastrukturpolitik sein. Dann sind wir für die Zukunft gerüstet.