

Wettbewerbszwänge und Wettbewerbschancen im Gemeinschafts- und Binnenverkehr

VON KLAUS RICHTER, BONN

Die verkehrspolitische Diskussion innerhalb der Bundesrepublik Deutschland droht sich am Thema Liberalisierung und Harmonisierung festzubeißen und vor den in Europa wirtschaftlich aber auch rechtlich geschaffenen Tatsachen die Augen zu verschließen. Denn Europa, genauer gesagt, die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, ist längst Realität geworden. Vom gesamten Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland, der 1985 die 1.000 Milliarden DM-Grenze überschritten hat, entfielen gut 480 Milliarden DM auf Ex- und Importe mit den übrigen 11 EG-Mitgliedstaaten. In den letzten 20 Jahren dürfte der Außenhandel mit der EG um gut 1.000 % gestiegen sein und damit fast doppelt so schnell wie das Wachstum des gesamten Außenhandels und das Wachstum des Bruttosozialprodukts der Bundesrepublik Deutschland. Diese Zahlen unterstreichen meines Erachtens eindrucksvoll die Bedeutung des europäischen Marktes für Industrie- und Handel aber auch für das Verkehrswesen der Bundesrepublik Deutschland. Europa ist ein Wachstumsmarkt ersten Grades.

Innerhalb des Verkehrsbereiches hat insbesondere der Straßengüterverkehr, der durch seine Mobilität und Flexibilität sich für die europäische Integration als besonders geeignet erweist, wiederum überproportional zugenommen, sowohl in den absoluten Zahlen als auch im Modal Split, das heißt mit seinem Anteil am gesamten Güterverkehrstransportvolumen. In abgerundeten Zahlen lautet die Entwicklung im einzelnen: Im internationalen Gütertransport ist in den letzten 20 Jahren der Anteil der Eisenbahn von 21 auf 13 % zurückgegangen, der Anteil der Binnenschifffahrt sank von 33 auf 27 %, die Seeschifffahrt verzeichnete einen Rückgang von 38 % auf 23 %, während die Straße als einziger Bereich von 9 % auf über 21 % ihren Anteil erheblich steigern konnte. In absoluten Zahlen ausgedrückt können wir feststellen, daß der Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Verkehr sein Transportvolumen von 25,4 Mio t im Jahre 1965 auf 140 Mio t im Jahr 1985 steigern konnte. Das entspricht einer Wachstumsrate von 450 %. Betrachten wir im Vergleich zur europäischen Entwicklung nun noch abschließend die Entwicklung, die der Lkw-Güterverkehr im nationalen Bereich genommen hat: Der Güterfernverkehr verzeichnete in der Bundesrepublik Deutschland in den letzten 20 Jahren ein Wachstum beim Beförderungsvolumen von 78,3 Mio t auf 125,3 Mio t, das heißt um 60 %. Im gleichen Zeitraum stieg das Beförderungsvolumen des Werkfernverkehrs von 34 Mio t auf ca. 125 Mio t, also um mehr als 260 %.

Lassen Sie mich dieses eher verwirrende Zahlenspiel in Grundaussagen zusammenfassen:

1. Rund 50 % des Außenhandels der Bundesrepublik Deutschland vollzieht sich mit den 11 Mitgliedsländern der EG.
2. Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr hat in den letzten 20 Jahren um rd. 450 % zugenommen. Volumenmäßig hat er 1985 die im Binnengüterfernverkehr beförderte Menge bereits überschritten.

Anschrift des Verfassers:

Konsul Klaus Richter
Präsident des Bundesverbandes
des Deutschen Groß- und Außenhandels
Kaiser-Friedrich-Str. 13
5300 Bonn 1

3. Im Binnengüterfernverkehr betrug das Wachstum in den letzten 20 Jahren nur 60 %. Im Werkfernverkehr dagegen 260 %. Der Werkfernverkehr hat im übrigen auch absolut fast das Volumen des gewerblichen Güterfernverkehrs erreicht.

Die Frage nach den Gründen der unterschiedlichen Entwicklung auf den Güterverkehrsmärkten führt zwangsläufig zu einer kritischen Auseinandersetzung mit der deutschen Verkehrsmarktordnung. An dieser Stelle möchte ich den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr des Deutschen Bundestags, Herrn *Karl-Heinz Lemmrich*, zitieren: „Der Gesetzgeber wollte der Bundesbahn Flankenschutz geben durch eine Eindämmung des Güterverkehrs auf den Straßen. Diesem Ziele dient die zahlenmäßige Beschränkung der Konzessionen für den gewerblichen Güterfernverkehr und der strenge Tarifzwang, der dazu geführt hat, daß im Bundesgebiet ein im Vergleich zu anderen Industriestaaten hohes Beförderungspreisniveau maßgebend ist mit der Folge einer riesigen Ausweitung des Werkfernverkehrs. Die Bundesbahn konnte freilich durch dieses System nicht vor dem wirtschaftlichen Niedergang bewahrt werden.“

In der Analyse der Beschreibung des Sachverhalts stimme ich mit Herrn *Lemmrich* durchaus überein. An gleicher Stelle meinte allerdings Herr *Lemmrich* auch darauf hinweisen zu müssen, daß für die Probleme der Verkehrspolitik keine Lösungen in Sicht seien. Dieser Ansicht bin ich allerdings nicht, sondern es gibt Lösungen, und es muß sie schlichtweg geben. Sie zu realisieren, erfordert jedoch Mut und Bereitschaft, 50 Jahre Marktordnungspolitik, die eine Vielzahl von Problemfeldern geschaffen und ihr Ziel, wie soeben zitiert, verfehlt hat, aufzugeben.

Für einen außenstehenden Betrachter muß es schon erhebliche Verständnisschwierigkeiten geben, daß die marktwirtschaftliche Wirtschaftsordnung der Bundesrepublik Deutschland für den Verkehrssektor weitgehend außer Kraft gesetzt wurde. Statt dessen gibt es ein Marktordnungssystem, das 1. mit administrierten Preisen, die zudem mit dem hoheitlichen Etikett der Marktgleichheit versehen werden, Kontingenten und Konzessionen sowie staatlicher Prüfinstanzen, den Verkehrssektor von der Wettbewerbswirtschaft abschirmt, bzw. 2. durch staatliche Monopolbetriebe, wie bei Bahn, Post und Luftfahrt, den Markt beherrscht, bzw. 3. wie in der Seeschifffahrt Kartelle duldet, die Preise und Bedingungen festlegen.

Dieses System von Regulierungen löst eine ganze Reihe von Folgen aus, die sehr unterschiedlich auf Wettbewerbschancen und Wettbewerbsfähigkeit der am Verkehr beteiligten Unternehmen wirken. Die Problematik verschärft sich noch dadurch, daß Verkehrsmärkte innerhalb der Staaten der Europäischen Gemeinschaft abweichend voneinander gestaltet sind. Freie Verkehrsmarktordnungen, die sich weitgehend am Wettbewerb orientieren, werden in 8 Ländern der Gemeinschaft praktiziert, während in der Bundesrepublik Deutschland, in Frankreich, Italien und Griechenland Reglementierungen und Marktzugangsbegrenzungen vorherrschen.

Die Auswirkungen der nationalen Verkehrspolitik und der in Europa voneinander divergierenden Strukturen äußern sich in erheblichen Frachtdisparitäten, Effizienzverlusten und Fehlsteuerungen, die sich keineswegs nur bei der verladenden Wirtschaft als Frachtzahler bemerkbar machen, sondern auch unmittelbar auf die Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit aller am Verkehr beteiligten Wirtschaftskreise auswirken. Daß darüberhinaus auch durch unterschiedliche Steuerbelastungen, Finanzhilfen, Kontrollmechanismen sowie Zulassungsbestimmungen kostenwirksame Wettbewerbsverzerrungen sich ergeben, ist in der Diskussion über den anstehenden Harmonisierungsbedarf innerhalb Europas bereits hinlänglich öffentlich dargestellt und erörtert worden.

An einigen Beispielen möchte ich Ihnen die von mir skizzierten Auswirkungen verdeutlichen: Inländische Frachtraten übersteigen bei allen Verkehrsträgern regelmäßig absolut als auch insbe-

sondere im Tonnen-Kilometer-Preis die Frachtpreise des grenzüberschreitenden Verkehrs. Der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung hat in seinem Jahresgutachten die Differenz bekanntlich mit bis zu 40 % angegeben. Daß dies so ist, läßt sich an folgenden Zahlen ablesen: So kostet der Transport von 1 t Stahl von Rotterdam nach Mannheim 12,— DM Fracht, während für den Transport von Duisburg nach Mannheim 21,— DM je Tonne gezahlt werden müssen. Ein weiteres Beispiel, von dem ich weiß, daß es dem Bundesverkehrsministerium schwarz auf weiß vorliegt, betrifft den Transport von Sojaschrot. Hier kostet der Transport von Utrecht nach Nürnberg 18,50 DM pro Tonne, während für die annähernd nur halb so lange Beförderungsstrecke von Mainz nach Nürnberg 23,— DM pro Tonne zu zahlen sind. Das heißt, auf den Tonnen-Kilometer bezogen liegt die inländische Fracht um 165 % höher als die grenzüberschreitende ausländische Frachtrate. Ein weiteres und letztes Beispiel, das sozusagen amtlichen Charakter hat, weil es in einer Bundestagsdrucksache vom Juli diesen Jahres wiedergegeben ist. Der Abgeordnete *Dr. de With* fragt, ob der Bundesregierung bekannt sei, daß der Transport von 1 Tonne Bandstahl von Antwerpen nach Nürnberg 62,78 DM, von Duisburg nach Nürnberg aber 79,70 DM, und damit ca. 27 % mehr kostet. Die Antwort der Bundesregierung kann insoweit nicht verwundern, als ihr selbstverständlich diese Frachtunterschiede bekannt sind und sie in diesem Zusammenhang auf die unterschiedlichen Tarifsysteme im grenzüberschreitenden und nationalen Verkehr hinweist. In seiner Antwort auf die Anfrage führt der Bundesverkehrsminister unter anderem dann aus: „Während für die Entgelte des Reichskraftwagentarifs allein die Marktlage im Binnenverkehr und die wirtschaftlichen Verhältnisse deutscher Unternehmer maßgebend sind, müssen beim deutsch/belgischen Straßengütertarif die Marktverhältnisse des deutsch-belgischen Verkehrs und auch die Kostensituation belgischer Unternehmer berücksichtigt werden. Die hier bestehenden Unterschiede (zum Beispiel in steuerlicher Hinsicht) spiegeln sich in dem unterschiedlichen Tarifniveau wider“. Ich frage mich allerdings, ob die Unterschiede von 27 % im absoluten Preis bzw. etwa 80 % bezogen auf den Tonnen-Kilometer-Satz sich mit den tatsächlichen Unterschieden beispielsweise in steuerlicher Hinsicht erklären lassen.

Diese Beispiele zeigen bereits, wo allein auf dem Gebiet der Frachtdisparitäten Wettbewerbszwänge für deutsche Unternehmen bestehen. Für so manches Unternehmen stellt sich somit die Frage, ob der Standort Bundesrepublik Deutschland angesichts der hohen Vorbelastungen mit Frachtraten noch auf Dauer ein geeigneter und wettbewerbsfähiger Standort ist. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre dürfte auch keine Hoffnung bestehen, daß im nationalen Bereich ohne grundsätzliche Neuorientierung der Verkehrspolitik und einen Abbau der im Vergleich zum Ausland existierenden Wettbewerbsverzerrungen eine wesentliche Änderung bei den festgestellten Frachtdisparitäten herbeigeführt werden können.

Insoweit ist ein Hinweis der Bundesregierung darauf, daß für die an den Beförderungen beteiligten Wirtschaftskreise jederzeit die Möglichkeit besteht, bei der Tarifkommission für den Güterfernverkehr oder ihren Verladerausschuß Anträge auf Änderung des Reichskraftwagentarifs zu stellen, unbefriedigend, weil lediglich formal, aber ohne Durchschlagskraft.

Neben den geschilderten erheblichen Frachtdisparitäten, die zu gespaltenen Transportmärkten innerhalb Europas geführt haben, je nach dem ob es sich um innerdeutsche oder grenzüberschreitende Verkehre handelt, müssen auch die Effizienzverluste und Fehlsteuerungen angesprochen werden, die gleichfalls das Ergebnis einer verfehlten deutschen Marktordnungspolitik sind. Das gesetzlich festgeschriebene Ziel dieser Politik ist bekanntlich eine „volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger“. Damit wird deutlich unterstrichen, daß diese Politik ausschließlich eine Verkehrsträger-orientierte Politik darstellt. Eine Anpassung des Angebots

der Verkehrsträger an die Nachfrage nach Verkehrsleistungen ist dagegen nicht Bestandteil deutscher Verkehrsmarktpolitik.

So muß die Deutsche Bundesbahn beispielsweise auch dort Transportleistungen zu nicht kostendeckenden Preisen anbieten, wo bei Kostenpreisen diese Art von Transportleistung nicht mehr nachgefragt würde. Die Tatsache, daß die Bahn über 90 % ihres Güterverkehrs auf nur 40 % ihres Streckennetzes erbringt, unterstreicht, wie staatliche Reglementierungen die Anpassungsbereitschaft und die Anpassungsfähigkeiten vermindern. Überkapazitäten im rollenden Material, im Schienennetz und im Personalbereich sind somit nicht auf eine mangelhafte Unternehmensführung zurückzuführen, sondern auf den Sonderstatus der Bundesbahn als staatliches Monopolunternehmen. Für eine wirtschaftliche Betriebsführung bei diesem Unternehmen haben sich nicht zuletzt die umfassenden Genehmigungs- und Einspruchsrechte des Bundesverkehrsministeriums als besonderer Problembereich dargestellt. Diese Feststellung trifft die Deutsche Bundesbank in ihrem Monatsbericht vom August diesen Jahres und sie führt weiter aus „die Rücksichtnahme auf wirtschafts-, regional- und sozialpolitische Belange hat die Anpassung an den Wandel im Verkehrssektor lange gehemmt.“

Wie rigoros sich die Verkehrsordnungspolitik von den wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Zielen der Politik der Bundesregierung abgesetzt hat, ist an der Entwicklung des Werkverkehrs festzustellen. Die dargestellte überproportional wachsende Eigenproduktion von Verkehrsleistungen durch die Unternehmen der verladenden Wirtschaft ist nur durch die Restriktionen im gewerblichen Angebot zu erklären. Die verladende Wirtschaft wird gezwungen, einen Teil ihrer Transportnachfrage selber zu befriedigen. Verkehrspolitische Eingriffe wie das Verbot, Ladung für Dritte im Werkverkehr zu befördern, haben neben höheren Kosten lediglich die Produktion volkswirtschaftlich sinnloser Leerfahrten bewirkt. Die daraus resultierende Energieverschwendung und die vermeidbaren Infrastruktur- und Umweltbelastungen werden trotz gewandelter Wertvorstellung in der Öffentlichkeit in diesen Fragen von der Politik ohne erkennbare Änderungsabsichten hingenommen.

Auch innerhalb des Verkehrsgewerbes müssen wir Fehlsteuerungen und Effizienzverluste als Folge staatlicher Eingriffe in den Marktprozeß feststellen: Das System von Einheitspreisen im gewerblichen Güterfernverkehr führt zu einem verschärften inneren Wettbewerb des Gewerbes, der sich darin äußert, daß der fehlende Preiswettbewerb durch ein umfassendes Angebot an Sonder- und Serviceleistungen ersetzt wird. Vielfach handelt es sich jedoch um einen übertriebenen Qualitätswettbewerb, der volkswirtschaftlich nichts anderes darstellt, als die Verschwendung knapper Ressourcen.

Die Kapazitätsregulierungen orientieren sich nicht an dem tatsächlichen Bedarf und der unternehmerischen Investitionsbereitschaft, sondern sie werden hoheitlich festgesetzt. Zeitliche und räumliche Kapazitäts- und Preisdifferenzierungen sind nicht realisierbar. Damit fehlt der marktmäßige Druck, das Leistungsangebot zu vergrößern und Kosten zu senken, weil die Verkehrsunternehmen Kostenvorteile nicht zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsposition an die verladende Wirtschaft weitergeben dürfen.

Zusätzlich wird durch staatliche Kontrollorgane die Einhaltung der Marktordnung überwacht mit der Folge, daß

1. die frachtzahlenden Unternehmen erhebliche eigene ökonomisch nicht begründete administrative Aufwendungen zur Einhaltung der Vorschriften hinnehmen müssen und
2. Verkehrsunternehmen versuchen, die gesetzlichen Bestimmungen zu umgehen, um ihre Marktposition zu verbessern.

Es muß doch höchst nachdenklich stimmen, daß sich möglicherweise nicht das kostengünstigste Verkehrsunternehmen am Markt durchsetzt, sondern dasjenige, das sich am erfolgreichsten legal und weniger legal über die staatlichen Eingriffe in den Marktprozeß hinwegsetzt.

Industrie und Handel können einer solchen Entwicklung nicht gleichgültig gegenüberstehen oder die Folgen staatlicher Regulierung als vernachlässigbare Größe einstufen. Der Wettbewerb auf den Warenmärkten verschärft sich zunehmend. So, wie deutsche Unternehmen versuchen, auf dritten Märkten ihre Chance wahrzunehmen, geschieht dies auch umgekehrt durch ausländische Wettbewerber auf dem deutschen Markt. Professor *Willeke* hat in seiner 1984 veröffentlichten Untersuchung „Zur Liberalisierung der Marktordnung des Straßengüterverkehrs“ zu recht darauf hingewiesen, daß die verladende Wirtschaft unter dem Druck eines weltweit immer intensiver und nach Marktsegmenten auch differenziert werdenden Wettbewerbs durch die dispositiven Behinderungen und Beschränkungen, die Folge des Verkehrsmarktdirigismus sind, härter und hinsichtlich des Unternehmenserfolges entscheidender belastet ist, als dies in der Vergangenheit mit vergleichsweise größeren Auffang- oder Abwälzungsspielräumen der Fall war.

Es ist also höchste Zeit, daß etwas geschieht. Es kann nicht länger hingenommen werden, daß beispielsweise der ausländische Anbieter auf dem deutschen Markt allein durch den Transportpreis Wettbewerbsvorteile gegenüber seinen deutschen Konkurrenten erzielt. Das im internationalen Vergleich höhere innerdeutsche Beförderungspreisniveau ist ein eklatanter Wettbewerbsnachteil für die deutsche Wirtschaft. Soweit staatlich beeinflussbare Kostenfaktoren mit ursächlich dieses Transportpreisniveau beeinflussen, bedarf es einer raschen Korrektur. Sehr viel schwerer wird es jedoch, die erforderlichen Anpassungen im Marktordnungsbereich vorzunehmen, die meines Erachtens mit mindestens gleicher sachlicher und zeitlicher Intensität betrieben werden müssen, wie die Harmonisierung auf fiskalischem Gebiet. Ganz bewußt habe ich zu Beginn meines Referates auf die wachsende Bedeutung des gemeinsamen Marktes für den Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland hingewiesen. Die starke und wachsende außenwirtschaftliche Verpflichtung hat dazu geführt, daß die internationalen Warenströme auch entsprechende internationale Verkehrsströme nach sich ziehen. Die nationale Verkehrsmarktordnung wird dadurch zunehmend in ihrer Bedeutung ausgehöhlt, dennoch wird unverändert an ihr festgehalten. Von interessierter Seite wird sie auch als in ihren Grundzügen beispielhaft für eine europäische Verkehrsmarktordnung bezeichnet. Die Vorstellung, daß die Güterverkehrsmärkte in Europa von der Angebotsseite her kontingentiert, preislich reglementiert und dann notwendigerweise auch kontrolliert werden, kann nur Schrecken hervorrufen. Wir alle kennen die Folgen der europäischen Agrarmarktordnung, die zu Überkapazitäten geführt hat und kostspielige Kontroll- und Interventionsmechanismen erforderlich macht. Diese Erfahrungen können nur abschrecken. Die fehlerhafte Entwicklung, die die deutsche Verkehrsmarktordnungspolitik hervorgerufen hat, darf sich nicht in europäischen Dimensionen wiederholen.

Angesichts der Entwicklung, die die Diskussion über die europäische Verkehrsmarktordnung seit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom Mai 1985 genommen hat, bin ich aber zuversichtlich, daß auf mittlere Sicht die wirtschaftliche Vernunft die gemeinsame Verkehrspolitik prägen wird.

Eine solche in ihren Grundelementen liberale und damit dem Geist der Römischen Verträge entsprechende Verkehrspolitik kann die Wettbewerbschancen aus deutscher Sicht entscheidend verbessern. Anstelle von Kontingentierungen, die von ihrer Anlage her immer diskriminierend wirken und eine dynamische Entwicklung der Güterverkehrsmärkte durch neue Unternehmen und neue Ideen verhindern, muß der freie Marktzugang verwirklicht werden. Nur mit dem ungehinderten freien Zutritt zu den Güterverkehrsmärkten werden die Voraussetzungen zur Verbesse-

rung der Arbeitsteilung und die erforderlichen Freiräume zur Entfaltung unternehmerischer Fähigkeiten und Tätigkeiten im innovativen und investiven Bereich geschaffen.

Für obligatorische Preisbildungssysteme gibt es in einem europäischen Verkehrsmarkt wegen ihrer diskriminierenden und wettbewerbsbehindernden Wirkung keinen Raum mehr. Der Preis muß wieder die Rolle des wichtigsten Aktionsparameters im Wettbewerb spielen können. Ich bin mir bewußt, daß ich mich mit dieser Aussage sehr schnell dem vordergründigen Vorwurf aussetze, die verladende Wirtschaft wolle nur über eine Liberalisierung niedrigere Transportpreise realisieren. Im marktwirtschaftlichen Sinne verstanden, ist eine solche Vermutung durchaus zutreffend. Ich möchte allerdings diese Aussage präzisieren: Es kann der verladenden Wirtschaft nicht zugemutet werden, überhöhte Preise zu zahlen. Sie war und ist aber unverändert bereit, für die nachgefragte Transportleistung den jeweils angemessenen Preis zu zahlen.

In Angebots- und Preisflexibilität liegen die größten Chancen für alle Verkehrsträger, das beachtliche Volumen von Werkverkehr durch gewerblichen Verkehr zu ersetzen. Dies bedeutet im übrigen auch, daß Ertragsrisiken, die aus einem sinkenden Transportpreisniveau in einem liberalisierten Güterverkehrsmarkt in Europa abgeleitet werden, bei weitem nicht in dem Maße eintreten müssen, wie sie zur Zeit in der Öffentlichkeit geäußert werden.

Ein von Mengen- und Preisreglementierungen freier europäischer Verkehrsmarkt ist natürlich zunächst einmal eine Wunschvorstellung. Der für die Verwirklichung eines gemeinsamen Binnenmarktes vorgegebene Zeitrahmen scheint eng, gemessen an den hohen Ansprüchen der Zielvorgabe und der vorhandenen Ausgangssituation. Die Chancen zur Verbesserung der Aufgabenteilung zwischen Wirtschaft und Verkehrsgewerbe sollten jedoch über eine schrittweise Deregulierung verbessert und genutzt werden. Der wachsende europäische Markt erfordert eine gemeinsame Verkehrspolitik. Die heutige unterschiedliche Politik der Mitgliedstaaten beeinträchtigt die Effizienz, die Rentabilität und die Produktivität des Verkehrssektors. Durch Abbau der vorhandenen Restriktionen wird auch die Verschwendung knapper Ressourcen vermindert. Die Probleme der Staatseisenbahnen sind, wie wir aus Erfahrung wissen, nicht durch Marktordnungen zu lösen.

Bevor ich schließe, möchte ich noch eine Aussage über das deutsche Verkehrsgewerbe machen. Deutsche Verkehrsunternehmen sind leistungsfähig und technisch und organisatorisch in der Lage, den verkehrlichen und logistischen Ansprüchen der verladenden Wirtschaft zu entsprechen. Deutsche Verkehrsunternehmen stellen sich auch dem internationalen Wettbewerb; sie sind längst dabei, sich auf dritten Märkten in Europa mit Erfolg zu etablieren. Als Fazit der kritischen Auseinandersetzungen mit der Vergangenheit und Lehre für die Zukunft des Güterverkehrs in Europa möchte ich mit einem Zitat aus dem Gutachten des bekannt kritischen „Kronberger Kreises“ vom 25. November 1982 schließen, das nicht nur mit Blick auf die deutsche Verkehrsmarktforschung feststellt: „Überall, wo Marktordnungen gelten, herrscht Unordnung und nicht Ordnung des Marktes“.