

## Die Liberalisierung des Verkehrs im gemeinsamen Markt – Ziele und Bedingungen fairen und leistungsstarken Wettbewerbs

### Verkehrswissenschaftliches Forum

des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln und der Gesellschaft zur Förderung der Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln e. V. am 14. Oktober 1986

### Begrüßung

VON CARL-ALEX VOLMER, KÖLN

Zum Forum des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln und der Gesellschaft zur Förderung der Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln darf ich Sie alle sehr herzlich begrüßen. Wir haben uns für den heutigen Tag ein wichtiges und aktuelles Thema vorgenommen.

Die Bildung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nach den Römischen Verträgen von 1957 stellte von Anfang an große und auch ganz klar gesehene Anforderungen an den Verkehr und an die Verkehrspolitik. Sollen die Mitgliedstaaten wirklich zu einem gemeinsamen Markt der 350 Mio. Verbraucher zusammenwachsen und sollen damit die Arbeitsteilung wie auf einem Binnenmarkt ausgebaut und der Güteraustausch entsprechend stark angehoben werden, dann setzt dies ein leistungsfähiges Verkehrssystem mit dynamischen Verkehrsmärkten voraus. Der Verkehr muß einen positiven Beitrag zur Erreichung der Ziele der Wirtschaftsgemeinschaft leisten. Die konkreten Bedingungen für das Verkehrsleistungsangebot und für die Bildung der Verkehrspreise können aber auch – ganz im Gegensatz zu diesen Zielen – stören und wie ein Handelshindernis wirken, wenn der grenzüberschreitende Verkehr schlechter gestellt und teurer ist als der vergleichbare Binnenverkehr. Die eindeutigen und offensichtlichen Diskriminierungen des Gemeinschaftsverkehrs sind zwar durch den Vertrag verboten und verhältnismäßig schnell beseitigt worden. Aber das reicht nicht aus. Wettbewerbsbeschränkungen, Preisbindungen und Kontrollen verschiedenster Art schaffen Hemmungen und Diskriminierungen, die zwar nicht so klar zutage treten, aber gleichwohl gravierend sind und gegen die Ziele der Gemeinschaft wirken.

Der Vertrag enthält deshalb auch nicht nur ein Diskriminierungsverbot, sondern er verlangt die Formulierung und Durchsetzung einer gemeinsamen Verkehrspolitik als Voraussetzung für den gemeinsamen Markt. Doch, wie Sie wissen, gerade mit dieser Forderung haben sich die Politik und die Politiker der Mitgliedstaaten sehr schwer getan. Abweichende Ordnungsgrundsätze, verfestigte Traditionen und tatsächliche oder vermeintliche Einzelinteressen haben den Durchbruch immer wieder verhindert. Nur Flickwerk kam zustande, obwohl nicht nur der Vertrag, sondern auch die technisch-ökonomische Entwicklung im letzten Jahrzehnt eine Vereinheitlichung und Rationalisierung der europäischen Verkehrsmarktordnung verlangt. Die immer stärkerem weltweiten Wettbewerb ausgesetzte Wirtschaft in Westeuropa ist in ihrer oft schwierigen Standortlage einfach darauf angewiesen, daß ihr das bestmögliche Leistungsangebot für die Lösung der

*Anschrift des Verfassers:*

Dr. h.c. Carl-Alex Volmer  
Hahnwaldweg 23  
5000 Köln 50

Transport- und Logistikaufgaben zur Verfügung steht. Das aber ist nur dann zu erwarten, wenn auch auf den Märkten der Verkehrsleistungen und der mit ihnen verbundenen logistischen Dienstleistungen ein offener und flexibler Wettbewerb wirksam werden kann.

Es ist im Grunde ein Armutszeugnis, daß es einer Untätigkeitsklage des Europäischen Parlaments und einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes bedurft hat, um die von der Sache gebotene Ordnungsreform in Gang zu bringen und unter Zeitzwang zu stellen. Jetzt gilt es, diesen Ausstoß zu nutzen und positiv aufzugreifen. Es darf nicht darum gehen, nur molens volens einen juristischen Urteilspruch zu exekutieren. Die Aufgabe besteht vielmehr darin, ein mit großen Mängeln belastetes Regelungssystem durch eine nachhaltig leistungsfähige Marktordnung abzulösen.

Die richtige Richtung ist inzwischen eingeschlagen. Der lange säumige Ministerrat hat endlich einen offensiven und konstruktiven Kurs gefunden. Über viele Einzelheiten des Liberalisierungskurses und über die flankierenden Maßnahmen zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen gibt es aber noch offene und zum Teil umstrittene Fragen. Man steht vor Erfahrungen, die je nach der Blickrichtung so oder so ausgedeutet werden.

In dieser Lage muß der Rat der Wissenschaft eingeholt und berücksichtigt werden. Wissenschaftliche Analyse und Prognose sollten das Entscheidungsfeld übersichtlich machen, die Alternativen kennzeichnen und auf die Konsequenzen des einen oder des anderen Weges hinweisen. Wissenschaft kann den Politikern zwar nicht die Entscheidung abnehmen, aber sie kann für Klarheit und Sachlichkeit sorgen und damit unentbehrliche Entscheidungshilfen an die Hand geben.

Dazu einen Beitrag zu leisten, ist die Aufgabe dieses Forums, das Politik, Praxis und Wissenschaft zusammenbringt. Daß die Bedeutung dieser Aufgabe verstanden worden ist, zeigt mir die starke Resonanz und Beteiligung. Ich freue mich, daß Sie heute dabei sind.

Mein Dank gilt in erster Linie den Referenten, die uns Wesentliches zu sagen haben. Von der politischen Seite begrüße ich Herrn *Dr. Erdmenger*, EG-Kommission, und Herrn *Dr. Sandhäger* vom Bundesverkehrsministerium. Mein Gruß gilt Herrn Konsul *Richter* als einem kompetenten Sprecher der verladenden Wirtschaft, Herrn Konsul *Dr. Scherer*, der die Erfahrung eines internationalen Spediteurs einbringt, und Herrn *Rempel*, der die Position des Straßenverkehrsgewerbes erläutert. Ich danke ferner Herrn Professor *Bretzke*, der in seiner Person Theorie und Praxis verbinden kann. Mein besonderer Dank gilt Herrn Professor *Willeke*, der dieses Forum vorbereitet und, wie viele von Ihnen wissen, schon seit langem die Ordnungspolitik im Verkehr in den Mittelpunkt seiner wissenschaftlichen Arbeit gestellt hat.

Ganz verbindlich danke ich schließlich der Direktion des Wallraf-Richartz-Museum/Museum Ludwig, die uns diesen schönen Raum in diesem prächtigen Gebäude zur Verfügung gestellt hat.