

Grenzwerten, sondern an den bei der Zulassung ermittelten Emissionen an, so daß zum Beispiel Kleinwagen mit einem geregelten Katalysator, die bisher nur mit 750 DM Steuerbefreiung gefördert worden sind, weniger stark besteuert werden als Mittelklassefahrzeuge, die die Euronorm einhalten und bisher mit 2.200 DM gefördert worden sind.

Außerdem ergibt sich die gesamte Abgassteuerlast eines Fahrzeugs bei dem dualen Tarif aus der emissionsabhängigen jährlichen Abgassteuer und der fahrleistungsabhängigen Abgassteuer. Somit ließe sich eine eventuell höhere jährliche Belastung durch eine Verringerung der Fahrleistung ausgleichen, so daß die Gesamtbelastung gleich bleibt oder abnimmt. Dies würde dazu führen, daß hochemittierende oder viel Kraftstoff verbrauchende (also hochbesteuerte) Fahrzeuge von Vielfahrern verkauft und von Wenigfahrern erworben werden. Hochemittierende Fahrzeuge würden wenig genutzt, niedrigemittierende Fahrzeuge hingegen viel. Diese Aufteilung der Nutzungsintensität ist ökologisch sinnvoll und daher erwünscht. Zudem würden sich auch Nachrüstungen mit Abgasreinigungssystemen steuer-senkend auswirken, was beim EG-Abgaskompromiß nur bedingt der Fall ist. Somit ermöglicht der duale Steuertarif dem Einzelnen mehr Möglichkeiten zur (umweltpolitisch erwünschten) Steuervermeidung als der EG-Abgaskompromiß. Auf die Tatsache, daß verstärkte (gegebenenfalls sogar ersatzlose) Verschrottungen von Altfahrzeugen ökologisch sinnvoll sind, wurde bereits hingewiesen.

Der hier vorgeschlagene duale Abgassteuertarif bietet den weiteren Vorteil, einfach handhabbarer zu sein. Der von den Abgasemissionen des Einzelfahrzeugs abhängige Tarifteil kann als Ersatz oder Ergänzung zur bisherigen Kraftfahrzeugsteuer erhoben werden. Die Emissionswerte eines jeden Fahrzeugs, das seit Inkrafttreten der Richtlinie 70/220/EWG zugelassen worden ist, sind der Zulassungsstelle (mit den oben genannten Einschränkungen) bekannt. Eine Umstellung oder Ergänzung der Bemessungsgrundlage wäre also relativ einfach. Die Erhebung der von den sozialen Schäden abhängigen Abgassteuer als Zuschlag zur Mineralölsteuer würde deren Vorteile, unter anderem deren niedrigen Verwaltungsaufwand, übernehmen.³¹⁾

Diese Analogie der Abgassteuer zur tatsächlichen Besteuerung der Haltung und Nutzung eines Kraftfahrzeugs in der Bundesrepublik Deutschland dürfte mögliche Widerstände der davon Betroffenen (Verwaltung, Automobilhersteller und Autofahrer) relativ gering halten. Lediglich die ökologischen Schadensbilanzen zur Bestimmung der Art und Höhe dieser Schäden müßten jährlich fortgeschrieben bzw. an den neuesten Kenntnisstand angepaßt werden, um so die entsprechenden Anpassungen der Tariffhöhe vornehmen zu können.

Summary

The proposal of the Federal Government to convert the current capacity-based motor vehicle tax into a more complex one, which - among others - takes exhausts into consideration, gives reason for a closer look at taxes as a means for of regulating externalities generated by mobile sources. This paper regards exhaust emissions as an externality caused by the automobile manufacturers, who produces a kind of potential "source of danger", and motorists, who utilize it. Regulations should have to take this "duality" into account. Therefore a dual effluent charge is proposed which levies effluent surcharges on the motor vehicle tax as well as on the fuel tax. The surcharge on the motor vehicle tax aims at a reduction of the potential whereas the surcharge on the fuel tax is to decrease the frequency of the automobile use.

31) Vgl. Flämig, Chr., Mineralölsteuer, in: Strickerodt, G. et al. (Hrsg.), Handwörterbuch des Steuerrechts und der Steuerwissenschaft, 2. Aufl., München 1981, S. 997.

Die Träger nationaler und internationaler Verkehrspolitik und ihr Zusammenspiel in verkehrspolitischen Entscheidungsprozessen

— Teil II —

VON BORISLAV BJELICIC

Inhalt

1. Einführung
 - 1.1 Erklärung verkehrspolitischer Entscheidungsprozesse als Gegenstand der Verkehrswissenschaft
 - 1.2 Übersicht über die Aufgaben der Verkehrspolitik
 - 1.2.1 Nationale Verkehrspolitik
 - 1.2.2 Internationale Verkehrspolitik
 - 1.3 Übersicht über die Träger der Verkehrspolitik
2. Träger der praktischen Verkehrspolitik
 - 2.1 Nationale Träger der Verkehrspolitik

- Das Beispiel der Bundesrepublik Deutschland -

 - 2.1.1 Nationalstaatliche Organe
 - 2.1.2 Nationale Interessenorganisationen
 - 2.2 Internationale Träger der Verkehrspolitik
 - 2.2.1 Internationale Staatenorganisationen
 - 2.2.1.1 Weltstaatenorganisationen
 - 2.2.1.2 Regionalstaatenorganisationen
 - 2.2.2 Supranationale Staatenorganisationen
 - 2.2.3 Internationale Interessenorganisationen
 - 2.2.4 Exkurs: Internationale Finanzorganisationen und ihre Bedeutung für die Verkehrspolitik
3. Träger der wissenschaftlichen Verkehrspolitik
4. Entwicklungsperspektiven der Zusammenarbeit der Träger der Verkehrspolitik

Anschrift:

Dipl.-Kfm. Borislav Bjelicic
Lehrstuhl für ABWL und Logistik,
insbesondere Verkehrsbetriebslehre
Universität Mannheim
L 5,5 - 6800 Mannheim 1

2.2.2 Supranationale Staatenorganisationen

Supranationale Staatenorganisationen liegen in einem Grenzbereich zwischen internationalen Staatenorganisationen und bundesstaatlichen bzw. föderalen Gebilden. Sie werden zwar wie internationale Staatenorganisationen auf der Grundlage völkerrechtlicher Verträge gegründet, doch greifen diese Verträge tiefer in die Kerngebiete einzelstaatlicher Befugnisse der Mitgliedstaaten ein. Supranationale Staatenorganisationen erfüllen zum einen in einem begrenzten Bereich Aufgaben, die bislang den Mitgliedstaaten vorbehalten waren. Zu diesem Zweck verfügen sie über Organe, die von den Mitgliedstaaten unabhängig sind und Entscheidungen treffen können, die für die Mitgliedstaaten unmittelbar verbindlich sind.

In weiten Bereichen besteht ihre Aufgabe jedoch in der Koordination einzelstaatlicher Politiken bzw. ihr Bestreben darin, diese in einer gemeinsam getragenen Politik aufgehen zu lassen, worin sie wieder Ähnlichkeiten mit den internationalen Staatenorganisationen aufweisen.⁶³⁾ Auch in supranationalen Staatenorganisationen hängt die Durchsetzbarkeit nationaler Vorstellungen und Präferenzen wesentlich von der Zahl und Zusammensetzung der Mitglieder sowie von der Struktur des Entscheidungssystems, insbesondere auch vom Abstimmungsmodus bei Entscheidungen, ab.

Eine supranationale Organisation – und zweifelsohne die bedeutendste – ist die EG. Am 18. 4. 1951 war zunächst der *EGKS- bzw. Montanunionsvertrag* von den Benelux-Staaten, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Italien unterzeichnet worden⁶⁴⁾ (in Kraft getreten am 15. 7. 1952). Es dauerte dann weitere sechs Jahre, bis es am 25. 3. 1957 zur Unterzeichnung von *EWG- und Euratom-Vertrag* (sog. Römische Verträge) kam (in Kraft getreten am 1. 1. 1958). In diesem Zeitraum war von vielen Politikern noch das Ziel einer politischen Einigung auf direktem Wege verfolgt, jedoch nicht erreicht worden,⁶⁵⁾ so daß sich die sechs Unterzeichnerstaaten des EGKS-Vertrages schließlich zu einem Umschwenken auf das Ziel einer Zusammenfassung der wirtschaftlichen Interessen entschlossen.

EG-Organen sind:

- die *Kommission der Europäischen Gemeinschaften*
- der *Rat der Europäischen Gemeinschaften*
- das *Europäische Parlament*
- der *Wirtschafts- und Sozialausschuß der Europäischen Gemeinschaften*
- der *Europäische Gerichtshof*

Die *EG-Kommission* ist in Generaldirektionen (zu denen auch eine *Generaldirektion Verkehr* zählt) und Hauptverwaltungseinheiten aufgeteilt, von denen jeweils eine oder mehrere einem EG-Kommissar unterstehen. Der *Rat* setzt sich aus einer Reihe von Fachministerrä-

63) Sasse, C., Organisationen, supranationale, in: Handwörterbuch der Organisation, 2. Aufl., hrsg. von E. Grochla, Stuttgart 1980, Sp. 1431–1440, hier Sp. 1431–1432.

64) Die Gründung der Montanunion ging auf eine Initiative *Robert Schumanns* zurück, der zunächst die gesamte Kohle- und Stahlproduktion Deutschlands und Frankreichs einer gemeinsamen „Hohen Behörde“ unterstellen wollte und darin die Keimzelle für eine schrittweise Einigung Europas unter Hinzuziehung weiterer Staaten sah – vgl. *Harbrecht*, a.a.O., S. 10 f.

65) Gescheitert waren die Anläufe zur Gründung der *EVG (Europäische Verteidigungsgemeinschaft)* und der *EPG (Europäische Politische Gemeinschaft)*, vgl. *Harbrecht*, a.a.O., S. 14 f.

ten (zu denen auch der *Verkehrsministerrat* zählt) zusammen. EG-Kommission und Rat können beide mittels Verordnungen oder Entscheidungen unmittelbar geltendes Gemeinschaftsrecht setzen oder sich mit Richtlinien und Empfehlungen an alle oder einzelne Mitgliedstaaten wenden. Richtlinien und Empfehlungen überlassen den Mitgliedstaaten Form und Mittel der Umsetzung in nationales Recht, legen jedoch das zu erreichende Gemeinschaftsziel verbindlich fest. Die Verträge enthalten Bestimmungen darüber, inwieweit die Exekutivbefugnisse von Rat oder Kommission wahrgenommen werden. In allen Fällen, in denen dem Rat Exekutivbefugnisse zugewiesen sind, kann dieser jedoch nur über einen Vorschlag der Kommission beschließen, d. h. diese besitzt das Initiativrecht für Vorschläge. Der Rat kann allenfalls die Kommission auffordern, Vorschläge zu unterbreiten. Das *Europäische Parlament* besitzt das Recht auf Anhörung, wenn die Kommission einen Vorschlag erarbeitet hat, doch sind seine Stellungnahmen weder für den Rat noch für die Kommission bindend. Der *Wirtschafts- und Sozialausschuß* ist ein Organ mit beratender Funktion, das ebenfalls angehört werden kann, d. h. hierauf kein Recht besitzt. Der *Europäische Gerichtshof* hat schließlich die Aufgabe der Wahrung des Rechts bei der Auslegung und Anwendung der Gemeinschaftsverträge.⁶⁶⁾ Auch die gemeinsame Verkehrspolitik vollzieht sich im Rahmen dieser Aufgabenteilung, wobei sich die verkehrspolitische Tätigkeit nicht nur auf den innergemeinschaftlichen Verkehr, sondern auch auf die Außenbeziehungen der EG zu Drittstaaten erstreckt. Teilweise tritt sie als selbständiger Verhandlungs- und Vertragspartner auf, zumindest aber unterhält sie eine Vielzahl von Kontakten zu internationalen Staatenorganisationen, die sich mit internationalen Verkehrsfragen beschäftigen.⁶⁷⁾

Die Beseitigung tarifärer Handelshemmnisse durch Schaffung einer Zollunion war zunächst zweifelsohne das herausragendste Ergebnis auf dem Weg zu einer wirtschaftlichen Integration der EG-Mitgliedstaaten. Bereits Ende der sechziger Jahre geriet der Integrationsprozeß jedoch aufgrund einer fehlenden gemeinsamen allgemeinen Wirtschafts- und Währungspolitik ins Stocken. Auch dem Auftrag zur Einführung gemeinsamer sektoraler Wirtschaftspolitiken ist die EG letztlich nur teilweise bzw. in unterschiedlichem Ausmaß nachgekommen. Die Ursache hierfür ist jedoch nicht etwa in einem Mangel an Vorschlägen, sondern im wesentlichen im Entscheidungssystem der Europäischen Gemeinschaft zu suchen. So war mit Beginn der dritten Stufe des Übergangs zu einem Gemeinsamen Markt am 1. 1. 1966 der Übergang zum Mehrheitsprinzip bei Ratsabstimmungen vorgesehen. Dieser vertraglich vorgesehene Übergang führte jedoch zu einer der schwersten Krisen der EG, da Frankreich die Anwendung des Mehrheitsprinzips bei solchen Entscheidungen, die vitale Interessen eines Landes berühren, nicht akzeptieren wollte. Die sog. „Politik des leeren Stuhls“, mit der Frankreich durch seine zeitweise Abwesenheit bei den Sitzungen der EG-Organen die Arbeit der Gemeinschaft behinderte, führte schließlich zum *Luxemburger Kompromiß* vom Januar 1966, durch den sich in der Folge die Einstimmigkeitspraxis durchsetzte, d. h. der Minister rat in allen wichtigen Belangen fortan zur Einstimmigkeit verpflichtet war. Viele entscheidungsbedürftige Fragen wurden dadurch immer wieder vertagt oder zu Paketlösungen verknüpft.⁶⁸⁾ Schließlich ist das Entscheidungssystem der EG auch generell komplexer gewor-

66) Vgl. *Harbrecht*, a.a.O., S. 115 f.

67) Vgl. *Erdmenger, J.*, EG unterwegs – Wege zur Gemeinsamen Verkehrspolitik, Band 111 der Schriftenreihe Europäische Wirtschaft, hrsg. von R. Regul, Baden-Baden 1981, S. 38–40.

68) Vgl. *Harbek*, a.a.O.

den, wozu zum einen die Aufspaltung des Ministerrates in Fachministerräte, zum anderen auch die Einführung des Ausschusses der ständigen Vertreter beigetragen hat. Darüber hinaus ist die Entscheidungsfähigkeit aller EG-Organen auch durch die Erweiterungen der EG in den Jahren 1973, 1981 und 1986 eingeschränkt worden.⁶⁹⁾ Es waren jedoch nicht die Gemeinschaftsorgane, sondern vor allem die EG-Staats- und Regierungschefs, die wiederholt versucht haben, dem Integrationsprozeß neue Impulse zu geben. Sie hatten 1974 beschlossen, jährlich mindestens dreimal als *Europäischer Rat* zusammenzukommen, um über die großen Linien zukünftiger EG-Politik zu beraten.⁷⁰⁾ Erst im Juni 1983 konnten die Europäischen Staats- und Regierungschefs dem Integrationsprozeß durch die *Feierliche Deklaration von Stuttgart* maßgebliche neue Impulse geben, indem sie ankündigten, über die Gestaltung des Binnenmarktes, des Finanzsystems, die Süderweiterung sowie über die Ausweitung der Zuständigkeiten der EG auf neue politische Aufgabengebiete als ein Paket beschließen zu wollen. Nach zwei Tagungen in Athen (Dezember 1983) und Brüssel (März 1984) setzten sie im Juni 1984 in Fontainebleau einen *Ad Hoc Ausschuss* (sog. *Dooge-Ausschuss*) für institutionelle Fragen ein. Weitere Impulse gibt das Europäische Parlament durch seinen Vertragsentwurf für eine *Politische Union*, der offiziell am 14. 2. 1984 vorgelegt wird. Auf einer weiteren Tagung der Europäischen Staats- und Regierungschefs am 29./30. 3. 1985 in Brüssel fordern diese die EG-Kommission auf, ein Weißbuch zu erstellen, in dem alle Maßnahmen aufgelistet werden sollen, die zur Vollendung des EG-Binnenmarktes bis zum 31. 12. 1992 als notwendig erachtet werden. Schließlich liegen den Europäischen Staats- und Regierungschefs auf ihrer Folgekonferenz am 28./29. 6. 1985 in Mailand u. a. der Abschlußbericht des *Dooge-Ausschusses*, das Weißbuch der EG-Kommission zur Vollendung des Binnenmarktes sowie der Vertragsentwurf des Europäischen Parlamentes zur Begutachtung vor. Das *Weißbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Europäischen Rat* der EG-Kommission beinhaltet einen Maßnahmenkatalog zur

- Beseitigung materieller Schranken (i. e. Abbau der Waren- und Personenkontrollen),
- Beseitigung technischer Hemmnisse (i. e. Gewährleistung eines freien Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs, Herstellung der Freizügigkeit für abhängig Beschäftigte und Selbständige, Liberalisierung des öffentlichen Auftragswesens, Anwendung des Gemeinschaftsrechts),
- Beseitigung der Steuerschranken.

Das Weißbuch enthält auch zeitliche Empfehlungen für die Ergreifung bzw. Verabschiedung aller vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen. Durch die Mailänder Beschlüsse wird nicht nur das Weißbuch der Kommission vom Europäischen Rat angenommen, sondern auch eine Regierungskonferenz damit beauftragt, Vorschläge für institutionelle Veränderungen und die Aufnahme neuer Tätigkeitsfelder in den EG-Vertrag auszuarbeiten, um die Voraussetzungen zur Vollendung des gemeinsamen Binnenmarktes bis 1992 zu schaffen. Ergebnis der Arbeiten dieser Regierungskonferenz, die bis Ende Januar 1986 tagte, ist die *Einheitliche Europäische Akte*, die zunächst am 17. 2. 1986 von neun Mitgliedstaaten und dann nach Auf-

69) *Harbrecht*, a. a. O., S. 237.

70) Vgl. *Erdmenger*, a. a. O., S. 59 sowie *Harbrecht*, a. a. O., S. 97 ff.

gabe noch bestehender Vorbehalte auch von den übrigen drei Mitgliedstaaten unterzeichnet wurde und schließlich am 1. 7. 1987 in Kraft trat.⁷¹⁾

Bereits die Präambel der EWGV von 1957 weist darauf hin, daß die wirtschaftliche Integration als ein Schritt auf das Fernziel einer allgemeinen politischen Einigung angesehen wird, und seit der Unterzeichnung der Römischen Verträge ist auch immer wieder darüber diskutiert worden, wie die Errichtung einer Politischen Union beschleunigt werden könnte.⁷²⁾ Mit der Einheitlichen Europäischen Akte, die zu Veränderungen und Ergänzungen des EWGV geführt hat, soll die Gemeinschaft dem Ziel der Errichtung einer Europäischen Union näher gebracht werden. Wesentliche Veränderungen beziehen sich daher auf die vermehrte Anwendung des Mehrheitsprinzips bei Ratsentscheidungen, durch die die Vollendung des Binnenmarktes abgesichert werden soll, während die Ergänzungen die Einführung einer gemeinsamen Politik in den Bereichen Umwelt, Soziales, Forschung und Technologie betreffen.

Neben der EG gibt es nur zwei weitere Staatenorganisationen, denen man supranationalen Charakter zuerkennt, i. e. die *Andengruppe (Grupo Andino)*⁷³⁾ sowie die *Karibische Gemeinschaft CARICOM (Caribbean Community)*⁷⁴⁾ von denen jedoch nur CARICOM verkehrspolitisch tätig ist. CARICOM ähnelt in seinem organisatorischen Aufbau der EG und verfügt z. B. über ein *Standing Committee of Caribbean Ministers Responsible for Transportation*.

2.2.3 Internationale Interessenorganisationen

Auch auf internationaler Ebene gibt es eine Vielzahl verkehrspolitisch aktiver Interessenorganisationen, die versuchen, Regierungsvertreter, die in internationalen und supranationalen Staatenorganisationen tätig sind oder an internationalen verkehrspolitischen Verhandlungen außerhalb solcher Staatenorganisationen beteiligt sind, zu beeinflussen. Dabei sind die Einflußmöglichkeiten internationaler Interessenorganisationen auf nationale Regierungsvertreter gegenüber denen nationaler Interessenorganisationen eher gering einzuschätzen. Daher bleiben auch Appelle und Resolutionen internationaler Interessenorganisationen, die sich an einzelne Staaten richten, und in denen z. B. eine Rücknahme unilateraler, den internationalen Verkehr beeinträchtigende Maßnahmen gefordert wird, meist ohne Aussicht auf Erfolg. In supranationalen Staatenorganisationen, deren Organe zunehmende Weisungsbefugnisse

71) Vgl. hierzu *Harbrecht*, a. a. O., S. 255 ff.; *Schmuck*, O., Integrationschub durch neuen Vertrag? Reformperspektiven im Vorfeld des Mailänder Gipfels, in: *Integration*, 8. Jg. (1985), Nr. 2, S. 55–67; *Wessels*, W., Der Vertragsentwurf des Europäischen Parlaments für eine Europäische Union, in: *Europa-Archiv*, 39. Jg. (1984), Nr. 8, S. 239–248; *Schmuck*, O., *Wessels*, W., Die Mailänder Tagung des Europäischen Rats – Weder Fehlschlag noch Durchbruch zur Europäischen Union, in: *Integration*, 8. Jg. (1985), Nr. 3, S. 95–101; *Hrbek*, R., *Läufer*, T., Die Einheitliche Europäische Akte, in: *Europa-Archiv*, 41. Jg. (1986), Nr. 7, S. 173–184; *Hrbek*, a. a. O.; *Scharer*, H.-E., Die Einheitliche Europäische Akte: Der Binnenmarkt, in: *Integration*, 9. Jg. (1986), Nr. 3, S. 108–114; *Grabitz*, E., Die Einheitliche Europäische Akte: Rechtliche Bewertung, in: *Integration*, 9. Jg. (1986), Nr. 3, S. 95–100; *Ehlermann*, C.-D., Die Einheitliche Europäische Akte: Die Reform der Organe, in: *Integration*, 9. Jg. (1986), Nr. 3, S. 101–107; *Pinder*, J., Die europäische Strategie nach Mailand: Wege zur Europäischen Union, in: *Integration*, 8. Jg. (1985), Nr. 4, S. 148–164.

72) Vgl. *Harbrecht*, a. a. O., S. 246 f. sowie *Hrbek*, a. a. O.

73) Mitglieder sind Bolivien, Ecuador, Kolumbien, Peru, Venezuela; Gründungsmitglied Chile ist 1976 ausgetreten.

74) Mitglieder sind Antigua, Bahamas, Barbados, Belize, Dominica, Guayana, Jamaika, Montserrat, St. Kitts-Nevis-Anguilla, St. Lucia, St. Vincent, Trinidad und Tobago.

erhalten, sind die Beeinflussungsmöglichkeiten für internationale Interessenorganisationen – wie das Beispiel EG zeigt (siehe Kap. 4) – wesentlich günstiger. Es ist zu berücksichtigen, daß es neben internationalen Interessenorganisationen, die weltweite Bedeutung besitzen, auch zahlreiche gibt, denen nur eine regionale Bedeutung zukommt, d. h. die Mitglieder dieser Interessenorganisationen stammen aus einigen wenigen Ländern.

Wie bereits in Kap. 1.3 erwähnt, lassen sich internationale Interessenorganisationen in gleicher Weise wie nationale Interessenorganisationen klassifizieren (vgl. die untere Hälfte von Abb. 2). Ebenso gilt auch, daß vor allem die internationalen Interessenorganisationen im Wirtschaftsbereich und hier wiederum in erster Linie die internationalen *Branchen- bzw. Fachorganisationen der Verkehrswirtschaft*, die die Interessen der Anbieter von gewerblichen Verkehrsleistungen vertreten, verkehrspolitisch aktiv sind.

Die Interessen der Spedition werden weltweit durch die FIATA (*Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*) vertreten, der nationale Speditionsverbände aus 53 Ländern angehören. Auf EG-Ebene ist das CLECAT (*Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport du Marché Commun*) die Interessenvertretung der Spedition. Die Interessen der Möbelspediteure werden weltweit durch die FIDI (*Fédération Internationale des Déménageurs Internationaux*) und auf EG-Ebene durch die FEDEMAC (*Fédération des Entreprises de Déménagements du Marché Commun*) vertreten.

Die Interessen der Unternehmen des Straßengüterverkehrs werden durch die IRU (*International Road Transport Union*) als Weltverband vertreten, der nationale Straßengüterverkehrsorganisationen aus 46 Staaten angehören. Der IRU angeschlossen sind auch die FEDEMAC, die *Arab Union of Land Transport* sowie die *Transfrigoroute International*, in der sich nationale Interessenorganisationen und Unternehmen des Straßenkühlgutverkehrs zusammengeschlossen haben. Die IRU-Mitglieder aus Dänemark, Finnland, Schweden und Norwegen sind nochmals in der *Nordic Road Hauliers Union* zusammengeschlossen. Die Interessen des gewerblichen Straßengüterverkehrs werden darüber hinaus bei der EG durch einen Verbindungsausschuß der IRU (*International Road Transport Union Liaison Committee to the EC*) vertreten. Spezielle Interessenorganisationen des Straßengüterverkehrs, deren Mitglieder- und Wirkungskreis auf Europa begrenzt ist, sind der *Verband der Straßenverkehrsdienste der Europäischen Eisenbahnen* URF (*Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens*), die *Europäische Vereinigung für Geldtransporte* ESTA (*European Security Transport Association*) und die *Europäische Vereinigung für Schwertransporte und Kranarbeiten* ESKA (*European Association for the Transport of Heavy Load*).

Weltverbände der Eisenbahnen sind die UIC (*Union International des Chemins de Fer*), in der Bahnverwaltungen aus 86 Staaten zusammengeschlossen sind sowie die *Internationale Eisenbahn-Kongressvereinigung* IRCA (*International Railway Congress Association*), der nationale Bahnverwaltungen und Regierungen aus 69 Staaten angehören. Neben diesen Weltverbänden gibt es eine Reihe regionaler Interessenorganisationen der Bahnen. Zu nennen sind die *Lateinamerikanische Eisenbahnvereinigung* ALAF (*Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles*), die *Panamerikanische Eisenbahn-Kongressvereinigung* ACPF (*Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles*) und die *Arab Union of Railways*. Die 12 Bahngesellschaften der EG bilden innerhalb der UIC schließlich die *Gemeinschaft der Europäischen Bahnen*, die über ein Verbindungsbüro in Brüssel verfügt und damit ihre Interessen vor Ort bei der EG

vertritt. Die nationalen Huckepackgesellschaften der Eisenbahnen sind in der *Internationalen Vereinigung der Huckepackgesellschaften* UIRR (*Union internationale des sociétés des transports combiné rail-route*) zusammengeschlossen. Die Bahnen der Staatshandelsländer und die afrikanischen Bahngesellschaften sind demgegenüber in internationalen Staatenorganisationen (OCR bzw. UAR, vgl. Kap. 2.2.1) organisiert.

Einen Weltverband der Binnenschiffahrtsreedereien, der Mitglieder aus allen Kontinenten der Welt umfassen müßte, gibt es nicht. Die bedeutendste Interessenorganisation ist die *Internationale Binnenschiffahrtsunion* UINF (*Union internationale de la navigation fluviale*), der nationale Interessenorganisationen der Binnenschiffahrt aus Belgien, Luxemburg, Frankreich, den Niederlanden, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland angeschlossen sind. Weitere Interessenorganisationen der Binnenschiffahrt, deren Mitglieder aus den Rheinanliegerstaaten stammen, sind die *Internationale Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt*, die *Europäische Schifferorganisation* ESO (*Europese Schippersorganisatie*), in der die Binnenschiffahrtspartikuliere auf internationaler Ebene zusammengeschlossen sind sowie die erst Ende 1987 von Binnentankschiffern gegründete *Internationale Tankschiffahrtsvereinigung* ITV. Die Donaureedereien haben sich in der durch Unterzeichnung des Bratislauer Abkommens von 1953 ins Leben gerufenen *Ständigen Konferenz der Direktoren der Donau-Schiffahrtsgesellschaften* organisiert.

Als Weltverbände der in der Linienschiffahrt tätigen Reeder⁷⁵⁾ können aufgrund ihrer Mitgliederstruktur, die Reedereien aus allen Teilen der Welt umfaßt, die ICS (*International Chamber of Shipping*) und die BIMCO (*The Baltic and International Maritime Council*) bezeichnet werden. Während die ICS ein Zusammenschluß nationaler Reedereiverbände ist, sind die Mitglieder der 1905 gegründeten BIMCO einzelne Reeder, Schiffsmakler, Agenten etc. Daneben gibt es noch eine Reihe von regionalen Reederverbänden. Zu diesen gehören die CENSA (*Council of European and Japanese Shipowners' Associations*) (Mitglieder sind nationale Reederverbände aus Japan, den EG-Staaten Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Bundesrepublik Deutschland, Griechenland, Großbritannien, Portugal und Niederlande sowie den EFTA-Staaten Finnland, Norwegen und Schweden)⁷⁶⁾ und das CAACE (*Comité des Associations d'Armateurs des Communautés Européennes*), das speziell die Interessen der in EG-Staaten ansässigen Reeder vertritt. Weitere regionale Verbände sind die INSA (*International Shipowners Association*), in der Reedereien der Staatshandelsländer zusammengeschlossen sind, der *Zentralamerikanische Reederverband* ACAMAR (*Asociación Centroamericana de Armadores*), der *Lateinamerikanische Reederverband* ALAMAR (*Asociación Latinoamericana de Armadores*), die FASA (*Federation of Asean Shipowners' Associations*), die AFOS (*Arab Federation of Shipping*), die der *Islamischen Konferenz* (siehe oben) angeschlossene *Islamic Shipowners' Association* und die von der MCWCS (siehe oben) ins Leben gerufene ACNMA (*Association of African National Shipping Lines*). Die als Kartelle organisierten *Schiffahrtskonferenzen* der Linienreeder sind demgegenüber reine Marktorganisationen und keine Interessenorganisationen.

75) Vgl. im folgenden Farthing, B., *International Shipping*, London, New York, Hamburg, Hong Kong 1987, S. 56–69.

76) Wiederholt, so auch in jüngster Zeit, haben CENSA, ICS und BIMCO Gespräche über einen Zusammenschluß zu einem einzigen Weltschiffahrtsverband geführt – vgl. o. V., *Zusammenschluß internationaler Schiffahrtsorganisationen?*, in: *Internationale Transport Zeitschrift*, 50. Jg. (1988), Nr. 34, S. 3270.

Während von den genannten Verbänden wie bereits erwähnt vorwiegend die verkehrspolitischen Interessen der in der internationalen Linienschifffahrt tätigen Reedereien vertreten werden, haben Reedereien, die in der trockenen Massengutschifffahrt tätig sind, 1980 als eigenständige Interessenvertretung die INTERCARGO (*International Association of Dry Cargo Shipowners*) gegründet. Demgegenüber werden die Interessen der Tankreeder durch die 1970 gegründete INTERTANKO (*International Association of Independent Tanker Owners*) und die Schifffahrtsinteressen der Erdölkonzerne in der ebenfalls 1970 gegründeten OCIMF (*Oil Companies International Marine Forum*) auf internationaler Ebene vertreten. Erdölkonzerne und unabhängige Tankreeder haben schließlich gemeinsam mit Banken und Werften im IMIF (*International Maritime Industries Forum*) die Möglichkeit geschaffen, gemeinsam das Problem der Überkapazitäten in der Tankschifffahrt zu diskutieren. Weitere spezielle Interessenorganisationen von Schifffahrtsunternehmen sind die SIGTTO (*Society of International Gas Tanker and Terminal Operators*) und die ETA (*European Tugowners Association*).

1945 ist auf Anregung der ICAO die IATA (*International Air Transport Association*) als internationale Interessenorganisation der Linienfluggesellschaften gegründet worden. Die IATA nimmt jedoch auch gleichzeitig die Funktionen einer Marktorganisation wahr. Um die Zusammenarbeit der europäischen Linienfluggesellschaften zu intensivieren ist 1973 die AEA (*Association of European Airlines*) als Verband von neunzehn im Linienverkehr tätigen Fluggesellschaften gegründet worden, der vor allem im Rahmen der Diskussion um eine Liberalisierung des Europäischen Luftverkehrs die Vorstellungen seiner Mitglieder zu koordinieren versucht. Auch in anderen Teilen der Welt haben sich Linienfluggesellschaften in regionalen Carrierverbänden organisiert. Zu nennen sind die AACO (*Arab Air Carriers Association*), die OAA (*Orient Airlines Association*), die AFRAA (*African Airlines Association*), die ASPA (*Association of South Pacific Airlines*) sowie die AITAL (*Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano*).⁷⁷⁾

Die Charterfluggesellschaften sind international in der 1971 gegründeten IACA (*International Air Carrier Association*) organisiert, wobei sich die europäischen Mitgliedergesellschaften der IACA seit 1978 zusätzlich in der EURACA (*European Air Carrier Association*) zusammengeschlossen haben. Die im europäischen Regionalflugverkehr tätigen Unternehmen haben sich schließlich in der ERA (*European Regional Airlines Organization*) zusammengeschlossen. Die IECC (*International Express Carriers Conference*)⁷⁸⁾ ist eine 1983 von Express-Carriern in Genf gegründete Interessenorganisation, deren Hauptziel darin besteht, für ihre Mitglieder eine Vereinfachung der für die Luftfracht auf Flughäfen geltenden Abfertigungsbedingungen zu erreichen.

Die ICAA (*International Civil Airports Association*) und die AOCI (*Airport Operators Council International*) vertreten die Interessen europäischer wie auch außereuropäischer internationaler Flughäfen, wobei die AOCI jedoch hauptsächlich amerikanische Verkehrsflughäfen zu ihren Mitgliedern zählt. Die beiden Flughafenverbände ICAA und AOCI sind formell voneinander unabhängig, besitzen jedoch mit dem AACC (*Airport Associations Coordinat-*

77) Dagegen sind in der ATA (*Air Transport Association of America*) nur US-amerikanische Fluggesellschaften organisiert.

78) o. V., International Express Carriers Conference (IECC): Im Clinch mit Post und Zollbehörden, in: Deutsche Verkehrs-Zeitung, 43. Jg., Nr. 31 (14. 3. 1989), S. 7.

ing Council) bereits seit langem ein Koordinierungsgremium. Allerdings ist ein Zusammenschluß beider Flughafenverbände zu einem einzigen Verband bis 1991 geplant. Zu diesem Zweck ist 1989 eine Task Force von ICAA- und AOCI-Vertretern eingesetzt worden, die Vorschläge für die Gestaltung des neuen Verbandes erarbeiten sollen.⁷⁹⁾ Die WEAA (*Western European Airport Association*) vertritt die Interessen mehrerer westeuropäischer Flughäfen.

Die größte internationale Interessenorganisation der Seehäfen ist die IAPH (*International Association of Ports and Harbors*), in der sich Seehäfen aus 78 Staaten zusammengeschlossen haben. Daneben gibt es zahlreiche internationale Interessenorganisationen der Seehäfen, die von regionaler Bedeutung sind. Zu nennen sind die *North African Port Management Association*, die AAPA (*American Association of Port Authorities*), die AIPYC (*Asociación Iberoamericana de Puertos y Costas*), die *Arab Seaports Federation*, die PMAWCA (*Port Management Association of West and Central Africa*), die PMAESA (*Port Management Association of Eastern and South Africa*), die APAA (*ASEAN Port Authorities Association*), das *Coordination Committee of Northwestern Mediterranean Ports* sowie die *Union of Maritime Ports of Arab Countries*. Eine internationale Interessenorganisation der Binnenhäfen existiert dagegen nicht.

Die Interessen der in der gewerblichen Lagerei auf dem speziellen Gebiet der Kühlgutlagerung tätigen Unternehmen werden auf internationaler Ebene durch die IARW (*International Association of Refrigerated Warehouses*) und auf europäischer Ebene durch die *Europäische Vereinigung der Kühlhausunternehmen* AEEF (*Association européenne des exploitations frigorifiques*), die über ein spezielles Verbindungskomitee (*Comité du Marché Commun de l'Association européenne des exploitations frigorifiques*) in ständigem Kontakt mit EG-Organen steht, vertreten.

Von den genannten internationalen Interessenorganisationen der Verkehrswirtschaft sind zahlreiche ausschließlich auf dem Gebiet der internationalen Güterverkehrspolitik aktiv. Ein Teil - wie z. B. die Interessenorganisationen der Eisenbahnen und Fluggesellschaften - ist gleichzeitig im Bereich der Güterverkehrs- und Personenverkehrspolitik aktiv. Daneben gibt es auch Interessenorganisationen, die ausschließlich auf dem Gebiet der Personenverkehrspolitik aktiv sind. Zu ihnen gehören die *Internationale Organisation für das Seilbahnwesen* OITAF (*Organizzazione Internazionale dei Trasporti a Funne*) und die UITP (*Union internationale des transports publics*) als internationale Interessenvertretung der Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs; auf EG-Ebene werden deren Interessen durch einen speziellen Aktionsausschuß CATPCE (*Comité d'action des transports publics des Communautés européennes*) vertreten.

Wie die Verkehrsbranchen haben sich auch andere Wirtschaftsbranchen in internationalen Interessenorganisationen zusammengeschlossen, von denen ein Teil auch verkehrspolitische Interessen seiner Mitglieder wahrnimmt. Dabei kann es sich um Verladerinteressen oder um die Interessen internationalen Werkverkehr betreibender Unternehmen handeln. Es kann sich aber auch um solche verkehrspolitische Interessen handeln, die damit in Verbindung

79) Vgl. den in den ADV-Nachrichten Nr. 6/1989, S. 140 enthaltenen Hinweis auf ein im Juni 1989 abgegebenes entsprechendes Statement des ICAA-Präsidenten.

stehen, daß Unternehmen gegenüber den Verkehrsunternehmen als Lieferanten von Gütern und Dienstleistungen auftreten.

Die Interessen von Seeverladern werden z. B. auf europäischer Ebene vom ESC (*European Shipper's Council*)⁸⁰⁾ vertreten, das ähnliche Ziele wie die in ihm zusammengeschlossenen sechzehn nationalen Seeverladerkomitees (fünfzehn europäische Komitees und das nationale Seeverladerkomitee Israels) verfolgt (vgl. Kap. 2.1.2), wenn auch der Aufgabenschwerpunkt darin liegt, Seeverladerinteressen in die internationale, d. h. in diesem Fall Europa betreffende Schifffahrtspolitik einzubringen bzw. eine einheitliche Haltung zu schifffahrtspolitischen Entwicklungen zu formulieren. Weitere regionale Seeverladerorganisationen sind das FASC (*Federation of ASEAN Shipper's Council*), dem nationale Seeverladerkomitees aus fünf ASEAN-Staaten angehören, die von der MCWCS initiierte *Union of African Shipper's Council* und die *Latin American Federation of International Transport Users' Councils*. Aus den USA und Australien kamen unlängst Wünsche nach der Gründung eines *Weltverbandes der Shipper's Councils*,⁸¹⁾ der die Interessen der Seeverlader weltweit und nicht nur regional vertreten soll. Das erst 1986 in London gegründete EASC (*European Air Shipper's Council*) ist als internationale Interessenvertretung der Luftfrachtverlader gegründet worden, die regelmäßige Kontaktgespräche mit der IATA anstrebt, wobei allerdings Gespräche über Tariffragen aus rechtlichen Gründen derzeit noch nicht möglich sind. Dem EASC gehörten Anfang 1988 nationale Verladerkomitees aus Großbritannien, Dänemark, Niederlande, Frankreich, Finnland, Norwegen, Schweiz und Schweden an.⁸²⁾ Eine eigenständige internationale Interessenorganisation der internationalen Werkverkehr betreibenden Unternehmen ist dem Verfasser - mit Ausnahme der *Internationalen Union von Verbänden der Privatgüterwagenbesitzer* UIP (*Union internationale d'associations de propriétaires de wagons particuliers*) - nicht bekannt geworden.

Verkehrspolitische Interessen, die in Verbindung damit stehen, daß Unternehmen gegenüber den Verkehrsunternehmen als Lieferanten von Gütern und Dienstleistungen auftreten, nehmen vor allem die internationalen Verbände der Produzenten von Verkehrsfahrzeugen und Verkehrshilfsmitteln wahr, denen fast ausschließlich nationale Verbände der Industriestaaten angehören. Zu nennen sind die OICA (*International Organization of Motor Vehicle Manufacturers*) als internationale Interessenvertretung der Automobilindustrie und die IMMA (*International Motorcycle Manufacturers Association*) als internationale Interessenvertretung der Motorradhersteller. Die Interessen der Eisenbahnindustrie werden vertreten durch die *Internationale Waggonbauvereinigung* AICMR (*Association internationale des constructeurs de matériel roulant*), die *Union der europäischen Eisenbahnindustrien* UNIFE (*Union des industries ferroviaires européennes*) und die *Vereinigung europäischer Hersteller von Eisenbahnausrüstungen* AFEDEF (*Association des fabricants européens d'équipements ferroviaires*). Die Interessen der Schiffbauindustrie werden durch die AWES (*Association of West*

80) Vgl. hierzu Mulheim, H.F., *25 Jahre European Shipper's Councils: Ein ständiger Kampf für das marktwirtschaftliche Prinzip*, in: *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, 42. Jg. (20.9.1988), Nr. 112, S. 13.

81) o. V., Ein Weltverband der Shipper's Councils, in: *Internationale Transport Zeitschrift*, 48. Jg. (14.8.1987), Nr. 33, S. 3498.

82) o. V., *European Air Shipper's Council (EASC): Verladernorganisation lehnt höhere Frachttarife ab*, in: *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, 41. Jg. (23.5.1987), Nr. 61, S. 2; o. V.: EASC - der neue Gesprächspartner der IATA, in: *Internationale Transport Zeitschrift*, 48. Jg. (17.7.1987), Nr. 29, S. 3120; o. V.: *European Air Shipper's Council: Für mehr Markt bei Preisbildung*, in: *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, 42. Jg. (4.2.1988), Nr. 14, S. 9.

European Shipbuilders) und auf EG-Ebene durch einen *Verbindungsausschuß des Schiffbaus bei der EG-Kommission* vertreten. Während den OICA und IMMA neben nationalen Verbänden aus den europäischen OECD-Staaten auch nationale Verbände aus den USA und Japan angehören, ist der Mitgliederkreis der übrigen genannten Interessenorganisationen auf Verbände europäischer Staaten beschränkt.

Weitere Interessenorganisationen, auf deren Aufzählung jedoch im folgenden verzichtet wird, vertreten die Interessen der Hersteller von Wohnwagen, Aufbauten und Fahrzeuganhängern, Containern, Elektrofahrzeugen, Kraftfahrzeugteilen und -zubehör sowie Zweiradteilen und -zubehör. Schließlich vertreten auch so unterschiedliche internationale Interessenorganisationen wie der internationale Verband der Transportversicherer UIAT (*Union internationale d'Assurances Transports*), die IUAI (*International Union of Aviation Insurers*), die IUMI (*International Union of Marine Insurance*), die ECATRA (*European Car and Truck Rental Association*), die ISSA (*International Ship Suppliers Association*), und der *Schiffsausrüsterverband der EG-Länder* OCEAN (*Organisation de la Communauté Européenne des ravitailleurs de navires*) verkehrspolitische Interessen ihrer Mitglieder.

Eine branchenübergreifende, weltumfassende Interessenvertretung der Unternehmen ist die 1919 in Atlantic City/USA von international tätigen Geschäftsleuten gegründete *Internationale Handelskammer* ICC (*International Chamber of Commerce*). Mitglieder sind einzelne Unternehmen, nationale Branchenorganisationen und nationale Kammerorganisationen aus aller Welt, d. h. sowohl aus Ländern, in denen es ICC-Landesgruppen gibt (Landesgruppen bestanden 1988 in sechzig Staaten), wie auch aus anderen Staaten, in denen es keine Landesgruppen gibt. Die Landesgruppen besitzen eigene Organe und entsenden Delegierte in die verschiedenen Organe (Kommissionen usw.) der ICC. Umgekehrt besteht ihre Aufgabe in der Verbreitung von Ergebnissen der Arbeit der ICC auf nationaler Ebene. In der ICC nicht vertreten sind die Staatshandelsländer. Es besteht jedoch eine Verbindung in Form eines *Committee of the ICC and the Chambers of Commerce of Socialist Countries for the Development of East-West Trade and Economic Cooperation*. Bekannt geworden ist die ICC vor allem durch die von ihr verabschiedeten *Incoterms*. Die ICC befaßt sich mit einer Vielzahl von für die internationale Geschäftstätigkeit von Unternehmen wichtigen Problemkreisen, wobei die ICC-interne Arbeit in einer Vielzahl von Kommissionen, in denen i. d. R. wiederum mehrere Arbeitsgruppen tätig sind, durchgeführt wird.⁸³⁾

Zwei dieser Kommissionen, die *Commission on Sea Transport* und die *Commission on Air Transport* befassen sich speziell mit verkehrspolitischen und verkehrsbetriebswirtschaftlichen Fragestellungen. Darüber hinaus besteht bei der ICC seit 1981 das IMB (*International Maritime Bureau*), das mit der Vermeidung und Aufdeckung von Betrugsfällen im internationalen Seetransport befaßt ist, und seit 1985 das CMC (*Centre for Maritime Cooperation*), zu dessen Aufgaben u. a. die Förderung der Nord-Süd-Kooperation zwischen in der Seeschifffahrt tätigen Unternehmen aus Industrie- und Entwicklungsländern gehört. Eine für international tätige Unternehmen wichtige ICC-Institution ist das für Wirtschaftsstreitigkeiten zuständige *Internationale Schiedsgericht (Court of Arbitration)*. Speziell für Wirtschaftsstrei-

83) Vgl. zu den hier gemachten Ausführungen International Chamber of Commerce (Hrsg.): *Handbook 1989*, Paris 1989, International Chamber of Commerce (Hrsg.): *Annual Report 1988*, Deutsche Gruppe der Internationalen Handelskammer (Hrsg.): *Organisationsplan 1987/88* sowie *Farthing*, a.a.O., S. 62-63 und S. 65-66.

tigkeiten, die die Seeschifffahrt betreffen, ist bei der ICC das *Seeschiedsgericht IMAO (International Maritime Arbitration Organization)* eingerichtet worden. In Streitfällen, die den internationalen Luftverkehr betreffen, kann die ICC gemäß den *IATA Arbitration Rules* um Aufstellung eines Schiedsgerichtes ersucht werden.

Bei der ICC ist schließlich auch das IBCC (*International Bureau of Chambers of Commerce*) angesiedelt, das zum einen internationale Interessenvertretung der Industrie- und Handelskammern in internationalen Organisationen ist und zum anderen der Förderung der Kontakte zwischen Kammerorganisationen verschiedener Länder dient. Daneben haben sich nationale Kammerorganisationen auch regional in Interessenorganisationen zusammengeschlossen. 1958 war z.B. die *Ständige Konferenz der Industrie- und Handelskammern der EWG* gegründet worden, die seit 1985 als *Vereinigung der Europäischen Industrie- und Handelskammern EUROCHAMBRES (Association des chambres de commerce et d'industrie européennes)* firmiert. Eine weitere europäische Handelskammervereinigung ist die *Union Westeuropäischer Industrie- und Handelskammern des Rhein-, Rhône- und Donaugebietes*, der Kammern aus den Benelux-Staaten, Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, Österreich und der Schweiz angehören. Afrikanische Handelskammervereinigungen sind die FCCAC (*Federation of Central African Chambers of Commerce*) und die WACC (*World Africa Chamber of Commerce*, bis 1986: *Continental Africa Chamber of Commerce*). Die GUCCIAAC (*General Union of Chambers of Commerce, Industry and Agriculture for Arab Countries*), die FAGC (*Federation of Arab Gulf Chamber*) und die *Islamic Chamber of Commerce, Industry and Commodity Exchange* sind Handelskammervereinigungen arabischer Staaten. Weitere regionale Handelskammervereinigungen sind die Iberoamerikanische Handelskammervereinigung AICO (*Asociación Iberoamericana de Cámaras de Comercio*), die Handelskammervereinigung der Staaten der Andengruppe CONFECAMARAS (*Confederación de Cámaras de Comercio del Grupo Andino*), die zentralamerikanische Handelskammervereinigung FECAICA (*Federación de Cámaras y Asociaciones Industriales Centroamericanas*), die karibische Handelskammervereinigung CAIC (*Caribbean Association of Industry and Commerce*) und die pazifische Handelskammervereinigung CACCI (*Confederation of Asian Pacific Chambers of Commerce and Industry*).

Größte internationale Interessenorganisation der Arbeitgeber ist die IOE (*International Organization of Employers*), die die Interessen der Arbeitgeber verschiedener Branchen vertritt. Daneben gibt es eine Reihe von Arbeitgeberorganisationen von regional begrenzter Bedeutung, die ebenfalls Interessen von Arbeitgebern unterschiedlicher Branchen vertreten. Dagegen gibt es kaum spezielle internationale Arbeitgeberorganisationen der Verkehrsunternehmen, d.h. die Arbeitgeberinteressen der Verkehrsunternehmen werden i. d. R. von den internationalen Interessenorganisationen der Verkehrsunternehmen mit wahrgenommen. Eine spezielle Arbeitgeberorganisation der Verkehrswirtschaft ist die ISF (*International Shipping Federation*), in der sich 1909 nationale Reederverbände mit dem Ziel zusammengeschlossen hatten, geschlossen gegenüber der damals wachsenden Streikbereitschaft der Seeleute und Hafentarbeiter zu reagieren. Damit bildete die ISF auch ein Gegengewicht zur 1896 gegründeten *Internationalen Transportarbeiter-Vereinigung ITF* (siehe unten). Daneben ist dem Verfasser lediglich noch ein *Standing Committee of European Port Employers Associations* als spezielle internationale Arbeitgeberorganisation der Verkehrswirtschaft bekannt geworden.

Neben den genannten verkehrspolitisch aktiven internationalen Branchen-, Kammer- und Arbeitgeberorganisationen gibt es noch weitere verkehrspolitisch aktive Interessenorganisationen der Unternehmen, die sich in diese Dreiteilung nicht einfügen. Hierzu gehören der *Roundtable of European Industrialists*, der *Internationale Straßenverband IRF (International Road Federation)*, die EBAA (*European Business Aviation Association*) sowie der IBAC (*International Business Aviation Council*). Der *Roundtable of European Industrialists* ist 1983 ins Leben gerufen worden und versteht sich als ein branchenübergreifendes Gesprächsforum für Unternehmen, die ein großes Interesse an einem raschen Fortgang der europäischen Integration haben. Sie sehen die Entwicklung zu einem Binnenmarkt letztendlich auch als notwendig zum Erhalt bzw. zum Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit von EG-Unternehmen auf den Weltmärkten an. Dabei sind auch Unternehmer aus skandinavischen Ländern außerhalb Dänemarks Mitglieder des Roundtable. Auf verkehrspolitischem Gebiet hat sich der Roundtable vor allem mit dem europäischen Verkehrsinfrastrukturbedarf befaßt und zum einen die aus Sicht europaweit produzierender Unternehmen wichtigsten vorhandenen Mängel in der Verkehrsinfrastruktur dargestellt sowie Vorschläge zur privaten Finanzierung großer Verkehrsinfrastrukturinvestitionen vorgelegt. Der IRF ist ebenfalls auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastrukturpolitik aktiv. Ziel der Arbeit des IRF, dessen Mitglieder nationale Straßenverbände sind (in der Bundesrepublik Deutschland ist dies die *Deutsche Straßenliga* - vgl. Kap. 2.1.2), ist die Förderung von Planung, Konstruktion, Verbesserung und Instandhaltung nationaler und internationaler Straßenverbindungen. Die EBAA ist die europäische, der IBAC die internationale Interessenorganisation der Geschäftsflyerei, d.h. sie vertreten sowohl die Interessen privater Betreiber von Geschäftsflugzeugen wie auch die Interessen von Unternehmen, die gewerbliche Geschäftsreiseflugdienste anbieten.

Die Interessen der Arbeitnehmer werden auf internationaler Ebene im wesentlichen durch internationale Gewerkschaften vertreten.⁸⁴⁾ Weltumspannend tätig sind der WGB (*Weltgewerkschaftsbund*), der IBFG (*Internationaler Bund freier Gewerkschaften*), der eng mit den IBS (*Internationale Berufssekretariate*) zusammenarbeitet, und der WVA (*Weltverband der Arbeitnehmer*). Auf Europa beschränkt ist dagegen die Tätigkeit des EGB (*Europäischer Gewerkschaftsbund*). Alle genannten Gewerkschaften sind nach dem Zweiten Weltkrieg (neu) gegründet worden und vertreten heute die Interessen der Arbeitnehmer zahlreicher Branchen, speziell auch - durch Branchenabteilungen - die Interessen der im Verkehr tätigen Arbeitnehmer. Während für die weltumspannend tätigen Gewerkschaften die *Vereinten Nationen* und speziell die ILO wichtigstes Forum für die Durchsetzung der Interessen ihrer Mitglieder sind, ist die Tätigkeit des EGB auf die Organe der EG ausgerichtet.

Der WGB wurde 1945 als Nachfolgeorganisation des IGB (*Internationaler Gewerkschaftsbund*) gegründet. Allerdings hatte sich die Mitgliederstruktur dahingehend geändert, daß im Gegensatz zur Vorkriegszeit nun auch Gewerkschaften sozialistischer Staaten neben den Gewerkschaften westlicher Staaten Mitglieder dieser weltumspannenden Gewerkschaftsorganisation waren. Bereits 1949 kam es aufgrund tiefgreifender Meinungsverschiedenheiten

⁸⁴⁾ Vgl. zur internationalen Gewerkschaftsbewegung im folgenden die Beiträge von Tudyka, K.P., Internationaler Bund Freier Gewerkschaften (IBFG): Ließ, O.R., Weltgewerkschaftsbund (WGB); Eity, T. und Piehl, E., Weltverband der Arbeitnehmer (WVA); Tudyka, K.P., Internationale Berufssekretariate (IBS) sowie Tudyka, K.P., Europäischer Gewerkschaftsbund (EGB) in: Mielke, S. (Hrsg.): Internationales Gewerkschaftshandbuch, Opladen 1982, S. 3-56.

zwischen beiden Gewerkschaftsgruppen über die amerikanische *Marshall-Hilfe* für Europa zur Spaltung des WGB. Während die Gewerkschaften der marktwirtschaftlich orientierten Staaten 1949 den IBFG gründeten, verblieben die sozialistischen Gewerkschaften im WGB. Die im Verkehrswesen tätigen Arbeitnehmer waren zwischen 1949 und 1953 zunächst in zwei speziellen Branchengewerkschaften des WGB, der *Trade Unions International of Seamen, Inland Waterways Workers, Fishermen and Port Workers* und der *Trade Unions International of Land and Air Transport Workers*, organisiert, bevor diese 1953 zur *Trade Unions International of Transport Workers* fusioniert wurden. Dieser Branchengewerkschaft, die eine von insgesamt 11 Branchengewerkschaften des WGB ist, gehören heute nationale Transportarbeitergewerkschaften aus 74 Staaten der Erde mit zusammen ca. 20 Mio. Mitgliedern an.

Dem IBFG sind nationale Gewerkschaften aus 97 Staaten angeschlossen, die schätzungsweise 83 Mio. Mitglieder verschiedener Branchen vertreten. 1950 begannen europäische IBFG-Mitgliedsverbände in der ERO (*Europäische Regionalorganisation*) enger zusammenzuarbeiten. 1958 eröffneten die IBFG-Mitgliedsgewerkschaften der sechs EG-Gründerstaaten das *Europäische Gewerkschaftssekretariat*, das 1969 in den EBFG (*Europäischer Bund freier Gewerkschaften*) umgewandelt wurde. 1973 konstituierte sich der EBFG - diesmal um Mitglieder aus Dänemark, Großbritannien und Irland sowie aus europäischen Nicht-EG-Staaten erweitert - neu im EGB. Auch der EGB nimmt die Interessen von Arbeitnehmern unterschiedlicher Branchen wahr und verfügt z. B. für die Wahrnehmung der Interessen der in der Verkehrswirtschaft Beschäftigten über einen speziellen Verkehrsausschuß.

Eine enge Zusammenarbeit besteht zwischen dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten, deren Ursprünge auf das 19. Jahrhundert zurückgeführt werden können, als durch Europa ziehende Handwerker und Arbeiter Verbindungen zwischen Berufsvereinigungen europäischer Länder herstellten. Eines der mitgliederstärksten der nach 1945 wiederentstandenen Internationalen Berufssekretariate ist heute die *Internationale Transportarbeiter-Vereinigung ITF (International Transport Workers' Federation)*. Während die ITF ursprünglich 1896 zur Unterstützung von Hafen- und Werftarbeitern sowie Seeleuten (*International Federation of Ship, Dock and River Workers*) gegründet worden war, unterstützt sie heute weltweit Arbeitnehmer aller Verkehrszweige in Arbeitskonflikten. Speziell hat sich die ITF auch mit der Lage der Seeleute, die auf unter „Billigflaggen“ fahrenden Schiffen arbeiten, befaßt. Hauptsächliches Wirkungsfeld der ITF ist die internationale Arbeitsorganisation ILO. Gemeinsam mit der *International Shipping Federation ISF*, die eine Arbeitgeberorganisation ist (siehe weiter oben), ist die ITF z. B. auch Mitglied der *Joint Maritime Commission* der ILO.

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts waren in Europa auch christliche Arbeitnehmerorganisationen entstanden, die 1920 mit dem IBCG (*Internationaler Bund Christlicher Gewerkschaften*) eine internationale Dachorganisation erhalten hatten. Der IBCG wurde nach 1945 fortgeführt, nennt sich aber seit 1968 *Weltverband der Arbeitnehmer*. Dem WVA gehören heute christlich orientierte Gewerkschaften aus 93 Staaten der Erde an, die sich branchenmäßig auf gegenwärtig acht *International Trade Federations* aufteilen. Zu diesen gehört auch die *International Federation of Trade Unions of Transport Workers*, zu der wiederum zwei regionale christlich orientierte Gewerkschaftsorganisationen - die *European Federation of Trade*

Unions of Transport Workers und die *Latin American Federation of Transport Workers* - gehören.

Neben den genannten Transportarbeitergewerkschaften gibt es weitere internationale Transportarbeitergewerkschaften von regionaler Bedeutung, wie z. B. die *Nordic Transport Workers Federation* als Zusammenschluß nationaler Transportarbeitergewerkschaften Norwegens, Schwedens, Finnlands, Islands und Dänemarks und die *Arab Federation of Transport Workers*.

Außerhalb der internationalen Gewerkschaftsorganisationen haben sich zusätzlich internationale Berufsvereinigungen als Interessenorganisationen der im Verkehr Beschäftigten konstituiert, zu denen, um nur die wichtigsten zu nennen, die FONASBA (*Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents*), die IABA (*International Association of Aircraft Brokers and Agents*), die IFALPA (*International Federation of Airline Pilots Associations*), die IFATCA (*International Federation of Traffic Controllers' Associations*), die IFAA (*International Flight Attendants Association*), die *Europäische Vereinigung der Eisenbahner AEC (Association européenne des cheminots)*, die *Internationale Union der Berufskraftfahrer UICR (Union internationale des chauffeurs routiers)* und der *Internationale Verband der Tarifeure IVT* zählen.

Als letzte Gruppe von internationalen Interessenorganisationen der Wirtschaft sind internationale Verbraucherverbände wie die *International Organization of Consumers' Unions* und das *European Bureau of Consumers' Unions* zu nennen, von denen jedoch nicht bekannt ist, in welchem Umfang sie die Interessen der Verbraucher als Nachfrager nach internationalen gewerblichen Personenverkehrsleistungen vertreten. Als spezielle Interessenorganisationen der Nachfrager nach internationalen gewerblichen Personenverkehrsleistungen können die IAPA (*International Airline Passenger Association*), die vor allem die Interessen der Vielflieger vertritt, und die IFALPA (*Fondation internationale des associations de passagers aériens*) angesehen werden.

Die Interessen der Teilnehmer am Personenindividualverkehr werden auf internationaler Ebene durch einige Interessenorganisationen des Freizeitbereichs vertreten. Hierzu zählen die *Internationale Automobilvereinigung FIA (Fédération internationale de l'automobile)*, in der nationale Automobilclubs aus über 100 Staaten der Erde zusammengeschlossen sind, wie auch internationale Interessenorganisationen der Motorradfahrer (z. B. *Fédération internationale motocycliste*), Sportbootfahrer (z. B. *Union of International Motorboating*), Fahrradfahrer (z. B. *European Cyclist Federation*) und Fußgänger (*International Federation of Pedestrians*).

Schwierig ist es, Aussagen darüber zu machen, welchen Einfluß internationale Interessenorganisationen des Sozialbereichs und der Gebietskörperschaften auf die Verkehrspolitik ausüben. Die wichtigsten internationalen Interessenorganisationen der Gebietskörperschaften sind der *Rat der Gemeinden und Regionen Europas CEMR (Council of European Municipalities and Regions)*, der *Rat der Regionen Europas CER (Council of European Regions)*, die *Arbeitsgemeinschaft Alpenländer ARGE ALP*,⁸⁵⁾ die *Arbeitsgemeinschaft der Westalpen* und

⁸⁵⁾ Der ARGE ALP, die sich u. a. mit den Problemen des alpenüberquerenden Verkehrs befaßt, gehören die in der Alpenregion liegenden Bundesländer der Bundesrepublik Deutschland und Österreichs bzw. Kantone der Schweiz und Teilrepubliken Italiens an.

die *Arbeitsgemeinschaft der Ostalpen ALPE ADRIA*. Ebenso schwierig ist es auch, den Kreis der verkehrspolitisch aktiven Interessenorganisationen anderer Bereiche des gesellschaftlichen Lebens zu bestimmen. Auf jeden Fall gehört zu diesem Kreis die *Internationale Verkehrssicherheitsorganisation PRI (Prevention Routière Internationale)*, deren Mitglieder hauptsächlich nationale Verkehrssicherheitsorganisationen sind (in der Bundesrepublik Deutschland ist dies der DVR - vgl. Kap. 2.1.2). Zugenommen hat in jüngerer Zeit der Einfluß internationaler Interessenorganisationen im Umweltbereich (*Greenpeace, Aktionsgemeinschaft „Rettet den Rhein“* usw.), die z. B. von der Verkehrspolitik zusätzliche Beiträge (in Form technischer Vorschriften) zur Gewährleistung sicherer Gefahrguttransporte zu Land, auf dem Wasser und in der Luft fordern.

Daneben gibt es z. B. Interessenvereinigungen aus den Bereichen Recht und Technik, die sich zu verkehrspolitischen Fragen und Problemen äußern. Stellvertretend für den Bereich Recht seien das CMI (*Comité maritime international*), das sich mit der Weiterentwicklung des Seerechts befaßt, und das *Internationale Eisenbahnkomitee CIT (Comité International des Transports Ferroviaires)* genannt, dem Eisenbahnverwaltungen aus 33 Staaten angehören, die sich speziell mit der Weiterentwicklung des Eisenbahnfrachtrechts befassen. Stellvertretend für den Bereich Technik seien die *Ständige Internationale Vereinigung der Straßenkongresse PIARC (Permanent International Association of Road Congresses)* und die *Ständige Internationale Vereinigung der Schiffahrtskongresse PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses)* genannt. PIARC verfolgt ähnliche Ziele wie der IRF, besitzt aber eine andere Mitgliederstruktur, d. h. Mitglieder sind nationale Regierungen und Gebietskörperschaften. Ziel der Tätigkeit der PIANC ist die Förderung des technischen Ausbaus der Binnenwasserstraßen und Seewege sowie der Binnen- und Seehäfen. Mitglieder von PIANC sind nationale Regierungen, die beiden Kommissionen für die Rhein- und Donauschifffahrt (CCR und C.D.) sowie Unternehmen verschiedener Branchen.

2.2.4 Exkurs: Internationale Finanzorganisationen und ihre Bedeutung für die Verkehrspolitik

Wenn sie auch nicht unmittelbare Träger der internationalen Verkehrspolitik sind, so üben doch eine Reihe internationaler Finanzorganisationen durch ihre Finanzierungstätigkeit Einfluß auf die Verkehrsinfrastrukturpolitik aus, wobei die Besonderheit dieser im folgenden besprochenen Finanzorganisationen darin besteht, daß ihr Kapital von Staaten gezeichnet ist, was sie von herkömmlichen Geschäftsbanken unterscheidet. Einen speziellen Beitrag zur Förderung von langfristigen Investitionsprojekten in Entwicklungsländern, zu denen typischerweise auch Verkehrsinfrastrukturprojekte zählen, leistet in Form von Darlehensvergaben und technischer Unterstützung durch Beratungsleistungen die *Weltbankgruppe* der Vereinten Nationen, zu denen die IBRD (*Internationale Bank für Wiederaufbau und Entwicklung*), die IDA (*Internationale Entwicklungsorganisation*) sowie die IFC (*Internationale Finanz-Corporation*) gehören.⁸⁶⁾ Auf regionaler Ebene arbeiten - nach ähnlichem Prinzip wie die Weltbank - zusätzlich die AsDB (*Asian Development Bank*), die AfDB (*African Development Bank*), die IDB (*Inter-American Development Bank*), die IsDB (*Islamic Development Bank*) sowie die CDB (*Caribbean Development Bank*).

86) Zur Tätigkeit der Weltbank auf diesem Gebiet vgl. Willoughby, C.R., Transport and Communications Research and the Developing Countries, in: Transportation Research - State of the Art, Perspectives and International Cooperation, hrsg. vom International Center for Transportation Studies, Rom 1981, pp. 411-428.

Ähnliche Aufgaben wie die Weltbank übernimmt die in Luxemburg ansässige und 1958 auf der Grundlage des EWGV errichtete EIB (*Europäische Investitionsbank*), die zum einen eine Bank mit eigener Rechtspersönlichkeit, zum anderen aber auch eine Gemeinschaftsinstitution der EG ist. Die EIB fördert mittels rückzahlbarer und zu verzinsender Darlehen zum einen Projekte, die der Entwicklung wirtschaftsschwacher EG-Regionen dienen sowie Projekte, die von gemeinsamen Interesse für mehrere oder alle Mitgliedstaaten der EG sind. Hierzu zählen vor allem auch Verkehrsinfrastrukturprojekte. Allerdings konzentriert sich die Darlehensvergabe der EIB auf die EG-Staaten. Nur zu einem geringen Teil werden Darlehen an Staaten außerhalb der EG vergeben. Die Mittel zur Darlehensvergabe stammen zum größten Teil aus den Anleihen, die die EIB am internationalen Kapitalmarkt aufnimmt. Zusätzlich gewährt die EIB auch Darlehen aus den von ihr verwalteten Mitteln des *Neuen Gemeinschaftsinstrumentes für Anleihen und Darlehen*. Diese Mittel stammen aus Anleihen, die von der EG-Kommission im Namen der EG aufgenommen werden. Während die EIB über die Vergabe von Mitteln aus den von ihr selbst am Kapitalmarkt aufgenommenen Anleihen alleine entscheidet, ist die Vergabe der von der EIB verwalteten Mittel des *Neuen Gemeinschaftsinstrumentes für Anleihen und Darlehen* daran geknüpft, daß Investitionsprojekte von der Kommission als förderungswürdig erachtet werden.⁸⁷⁾ EIB-Darlehen werden entweder als Einzeldarlehen für konkrete Projekte oder als Globaldarlehen an nationale oder regionale Finanzierungsorganisationen vergeben, die hiermit kleinere Projekte fördern.

3. Träger der wissenschaftlichen Verkehrspolitik

Träger der wissenschaftlichen Verkehrspolitik⁸⁸⁾ sind vor allem die in Lehre und Forschung tätigen Universitäten bzw. die wirtschaftswissenschaftlichen und technischen Fakultäten zugeordneten Lehrstühle für Verkehrsbetriebslehre, Verkehrswirtschaft und Verkehrstechnik. Dabei haben sich vor allem die verkehrswirtschaftlichen Lehrstühle volkswirtschaftlicher Fakultäten mit Fragen der wissenschaftlichen Verkehrspolitik befaßt. Politikberatung betreiben schließlich auch eine Vielzahl von staatlich unterstützten oder unabhängigen Forschungsinstituten und Beratungsgesellschaften in Form gutachterlicher Äußerungen. Diese umfassend aufzuzählen ist kaum möglich. Daher wird auch auf eine Nennung ausgewählter Institute und Beratungsgesellschaften an dieser Stelle verzichtet, da eine solche Auswahl u. U. als Wertung aufgefaßt werden könnte.

Beraten werden vor allem die verkehrspolitischen Entscheidungsträger, aber auch Interessenorganisationen. Die wissenschaftliche Beratung der Verkehrspolitik ist in der Bundesrepublik seit 1949 auch in Form eines dem BMV zugeordneten *Wissenschaftlichen Beirates*

87) Die EIB verwaltet außerdem die Mittel, die die Kommission im Namen von EURATOM für die Finanzierung von Investitionen im Kernenergiesektor aufnimmt, wie auch einen Teil der für die Entwicklungshilfe bestimmten EG-Haushaltsmittel.

88) Vgl. die sich speziell mit Fragen der wissenschaftlichen Beratung der Verkehrspolitik befassenden Aufsätze in: Willeke, R. (Hrsg.), Wissenschaftliche Beratung der verkehrspolitischen Planung - Festschrift zum 50jährigen Bestehen des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, erschienen als Heft 1/2 der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 42. Jg. (1971) sowie die Ausführungen von Aberle, G., Wissenschaftliche Beratung der sektoralen Wirtschaftspolitik - ordnungspolitische Fragen verkehrspolitischer Beratungstätigkeit, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 55. Jg. (1984), S. 29-38.

institutionalisiert.⁸⁹⁾ Dieser Beirat, der sich aufgrund eigener Themenstellung oder auf Bitten des Bundesverkehrsministers gutachterlich zu aktuellen Fragen der nationalen sowie internationalen Verkehrspolitik äußert, besteht aus einer sog. Gruppe A (Verkehrswirtschaft) und einer Gruppe B (Verkehrstechnik), deren Mitglieder Hochschulprofessoren sind.

4. Entwicklungsperspektiven der Zusammenarbeit der Träger der Verkehrspolitik

Alle bislang genannten Träger der nationalen und internationalen Verkehrspolitik stehen untereinander in vielfältigen Informations- und Beratungsbeziehungen. Unmöglich ist es jedoch, einen vollständigen Überblick über das gesamte Beziehungsgeflecht zu erlangen, das nationale und internationale Träger der Verkehrspolitik weltweit miteinander verbindet, zumal sich die Beziehungen zwischen den Trägern der Verkehrspolitik auch ständig verändern. Insbesondere führen wechselnde Themenschwerpunkte der Verkehrspolitik zu ständig neuen Interessenkoalitionen zwischen Trägern der nationalen und internationalen Verkehrspolitik.

Keine Entwicklung verdeutlicht gegenwärtig besser die Dynamik, mit der sich die Beziehungen zwischen Trägern der Verkehrspolitik verändern, wie die Entwicklung des einheitlichen EG-Verkehrsmarktes bis 1992. So kann spätestens seit der Verabschiedung der Einheitlichen Europäischen Akte, die mit dem festgeschriebenen Ziel der Schaffung des Europäischen Binnenmarktes bis 1992 den Entscheidungsdruck in der EG verstärkt und gleichzeitig im Ministerrat die Voraussetzung für eine Beschleunigung der Entscheidungsprozesse geschaffen hat, eine Intensivierung der Tätigkeit von Interessenorganisationen auf EG-Ebene beobachtet werden. Aufgrund der zentralen Bedeutung des Ministerrates im EG-Entscheidungsprozeß bleibt jedoch auch die Lobbytätigkeit nationaler Interessenorganisationen bei ihren jeweiligen Regierungen nach wie vor von großer Bedeutung.⁹⁰⁾

In dem Maße, in dem es dem Europäischen Parlament jedoch gelingen sollte, seine Mitsprachemöglichkeiten zu erweitern und in konkrete Entscheidungsbefugnisse umzuwandeln, ist auch mit einer verstärkten Lobbytätigkeit nationaler und europäischer Interessenorganisationen auf Parlaementsebene zu rechnen. Bereits heute kann eine auf das Europäische Parlament ausgerichtete wachsende Lobbytätigkeit der Interessenorganisationen nachgewiesen werden. So gab in einer Ende 1987/Anfang 1988 von *Hrbek* und *Schweitzer* durchgeführten Befragung von 72 deutschen Abgeordneten die Hälfte an, Funktionen in Interessenorganisationen auf nationaler Ebene bzw. in EG-weit operierenden Interessenorganisationen wahrzunehmen. *Hrbek/Schweitzer* stellten ferner in der von ihnen durchgeführten Befragung deutscher Europaparlamentsabgeordneter fest: „Gelegentliche Beobachtungen, wonach das EP und seine Mitglieder Adressaten gezielter Verbandsaktivitäten sind, finden in den Antworten der Abgeordneten zu diesem Komplex eine deutliche Bestätigung: 60 Abgeord-

89) Vgl. hierzu auch die Ausführungen bei *Schirmer, E.*, Die politische Beratung - Wissenschaftliche Erkenntnisse im Spannungsfeld politischer Entscheidungen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 55. Jg. (1984), S. 39-48, der über Entstehung, Entwicklung und Funktionen des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesverkehrsministerium berichtet.

90) *Kirchner, E.J.*, Interessenverbände im EG-System und der Integrationsprozeß, in: Integration, 9. Jg. (1986), H. 4, S. 156-165, hier S. 157.

nete (83,3 %) erklären, sie seien ‚häufig‘ Adressaten von Aktivitäten nationaler Interessenverbände und 46 (63,9 %) erklären dies für die EG-weiten Verbandszusammenschlüsse. Nur 10 (13,9 %) bzw. 21 (29,2 %) bezeichnen solche Verbandsaktivitäten ihnen gegenüber als ‚selten‘.⁹¹⁾

Die Bedeutung der EG-Organe wird zweifelsohne zukünftig noch an Bedeutung gewinnen und damit auch zu neuen Anforderungen an die personelle Ausstattung internationaler Interessenorganisationen führen. Gleichfalls wird auch das Tätigkeitsfeld der nationalen Interessenorganisationen in den EG-Staaten zunehmend europäischer, so daß dadurch eine höhere Arbeitsbelastung auf die Führungsspitze der nationalen Interessenorganisationen zukommt. Ließen sich früher Unternehmer ohne größere Schwierigkeiten für die Übernahme von ehrenamtlichen Aufgaben in nationalen Interessenorganisationen neben ihrer hauptberuflichen Tätigkeit gewinnen, so hat deren Bereitschaft hierzu seit einiger Zeit zweifelsohne abgenommen. Statt dessen werden die „Verbandspräsidenten im Monatslohn“ immer häufiger.

Der Grund für die Ablehnung der Doppel- und Mehrfachbelastung durch Unternehmer kann vor allem in der zunehmenden Dynamik und Komplexität der Märkte gesehen werden, die, anders als in der Zeit ungebremsen Wirtschaftswachstums, von ihnen eine intensivere Beschäftigung mit den Chancen und Risiken der Märkte und den Stärken und Schwächen des eigenen Unternehmens verlangt. Außerdem hat die zunehmende Internationalisierung der Tätigkeit nationaler Interessenorganisationen dazu beigetragen, daß sich die Aktivitäten zunehmend von den nationalen Sitzen der Interessenorganisationen entfernt haben und damit die zeitlichen Belastungen noch zugenommen haben.⁹²⁾

Auch in der nationalen Politik hat der Einfluß von Interessenorganisationen in den vergangenen Jahren weiter zugenommen, was am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland veranschaulicht werden soll. Zum 14. 8. 1987 waren insgesamt 1.331 Interessenorganisationen in der öffentlichen Liste beim Bundestag registriert (vgl. Kap. 2.1.2), während fünfzehn Jahre zuvor in einer ersten Liste erst 635 Interessenorganisationen registriert waren. Auch die Zahl der Bundestagsabgeordneten, die Mitglieder in Interessenorganisationen sind und/oder neben ihrer Bundestagstätigkeit hauptberufliche oder ehrenamtliche Funktionen in Interessenorganisationen ausüben, hat sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Läßt man die bloße Mitgliedschaft außer acht, so nahmen von den 520 Abgeordneten des 10. Deutschen Bundestages (1983 bis 1987) 11,9 % hauptberufliche oder ehrenamtliche Funktionen in Arbeitnehmerorganisationen wahr, 3,3 % der Abgeordneten nahmen in Industrie- und Arbeitgeberorganisationen, 9,4 % in Interessenorganisationen des Mittelstandes, 1,0 % in Interessenorganisationen der freien Berufe, 0,2 % in Verbraucherverbänden, 11,5 % in Interessenorganisationen des Sozialbereiches, 20,0 % in Interessenorganisationen des Freizeit-, Kultur-, Wissenschafts-, Religions- und Politikbereiches und 0,6 % in Interessenor-

91) *Hrbek, R., Schweitzer, C.-Chr.*, Die deutschen Europa-Parlamentarier - Ergebnisse einer Befragung der deutschen Mitglieder des Europäischen Parlaments, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, Beilage zur Wochenzeitung „Das Parlament“, B 3, 1989, 13. 1. 1989, S. 3-18, hier S. 8.

92) Vgl. *a. V.*, Unternehmer oder Funktionäre als Verbandspräsidenten?, in: Internationale Transport Zeitschrift, 48. Jg. (7. 8. 1987), Nr. 32, S. 3375-3376.

ganisationen öffentlicher Gebietskörperschaften solche Funktionen - manche Abgeordnete dabei in mehr als einer Interessenorganisation - wahr.⁹³⁾

Abschließend sei ergänzend darauf hingewiesen, daß auch das politische Beziehungsgeflecht, welches Staaten und Staatenorganisationen miteinander verbindet, kontinuierlich Veränderungen unterliegt. So deutet z. B. die Entwicklung der EG-Verkehrspolitik darauf hin, daß teilweise auch die verkehrspolitischen Beziehungen zu Staaten außerhalb der EG zukünftig anders geordnet werden könnten. Im Zusammenhang mit der Neuordnung des EG-Luftverkehrsmarktes wurde bereits über die Schaffung einer EG-Luftfahrtbehörde nachgedacht, an die die Regierungen aller EG-Staaten nationale Kompetenzen übertragen würden und die dann für die EG insgesamt Luftverkehrsrechte mit Drittstaaten aushandelt.⁹⁴⁾ Völlig ungewiß ist schließlich, wie sich der tiefgreifende politische Wandel in Osteuropa, der im November 1989 auch die DDR erfaßte, langfristig auf die Beziehungen der Staatshandelsländer zu Industrie- und Entwicklungsländern und auf die Beziehungen der Staatshandelsländer untereinander auswirken wird.

Summary

National governments and many international governmental organizations as well as national and international non-governmental organizations are participating in transport policy. Some of them are decision-makers, others are influencing decisions. This article wants to give a survey about the most important participants and their tasks as well in national transport policy as in international transport policy. The article gives also an outlook on the future development of co-operation between the different participants in transport policy, especially between those who participate in EEC Transport Policy.

93) Vgl. *Schindler, P.*, Datenhandbuch 1980—1987, S. 600—601 und S. 202—204.

94) Vgl. hierzu die Ausführungen bei *Feldman, J.M.*, Müssen die USA ihre Auffassungen über Verkehrsrechtsverhandlungen künftig ändern? in: Internationales Verkehrswesen, 40. Jg. (1988), H. 5, S. 324—330, der über die Einschätzung der USA zu den Perspektiven der Luftverkehrsbeziehungen zwischen den USA und der EG berichtet.

ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRS- WISSENSCHAFT

INHALT DES HEFTES:

- | | |
|--|-----------|
| Regio-S-Bahn Basel
- Überlegungen zu einem grenzüberschreitenden
trinitationalen integrierten Nahverkehrskonzept
Von Prof. Dr.-Ing. Gerhard Heimerl, Stuttgart | Seite 199 |
| Straßenpersonenverkehr mit Omnibussen
in der Bundesrepublik Deutschland
- Marktstruktur und Entwicklungsperspektiven
im europäischen Binnenmarkt
Von Prof. Dr. Herbert Baum
und Dipl.-Ökonom Wolfgang H. Schulz, Köln | Seite 216 |
| Kostenbasierte Bestimmung situativer Preisuntergrenzen
für Luftfrachttransportleistungen
Von Dipl.-Kfm. Dr. rer. pol. Ludwig H. Bertsch, Frankfurt/Main | Seite 237 |

Manuskripte sind zu senden an die Herausgeber:

Prof. Dr. Rainer Willeke

Prof. Dr. Herbert Baum

Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln

Universitätsstraße 22, 5000 Köln 41

Verlag - Herstellung - Vertrieb - Anzeigen:

Verkehrs-Verlag J. Fischer, Paulusstraße 1, 4000 Düsseldorf 1

Telefon: (02 11) 67 30 56, Telefax: (02 11) 6 80 15 44

Telex 8 58 633 vvfj

Einzelheft DM 20,25, Jahresabonnement DM 74,40

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 Zeitschriftenheften, von einzelnen Beiträgen oder von Teilen daraus herzustellen.