

Dieter Plehwe

---

## Eurologistik, »Europäische« Verkehrspolitik und die Entwicklung eines transnationalen (Güter-) Transportsystems

»Anlaß über Raum und Grenzen nachzudenken gibt u.a. die Beobachtung, daß die aktuelle wirtschaftshistorische Forschung sich immer noch stark an politischen Einheiten, d.h. an Staaten und Ländern, orientiert, anstatt daß sie die Kategorie Markt oder Marktgebiet als ökonomische Raumgröße und Erkenntnisziel nimmt. Da die Bestimmungsfaktoren der Marktbeziehungen im Raum, d.h. die Raumbezogenheit von Angebot und Nachfrage und die Verkehrsaufwendungen zur Überwindung des Raums (und das heißt letztendlich auch: Raumgebundenheit bestimmter Güter) Gegenstand des wirtschaftshistorischen Forschungsinteresses sein sollten, kann die reale Ausprägung des Raumes nicht vorgegeben, sondern sie muß das Ergebnis der Untersuchung sein...« (Walter 1995, 500)

### Einleitung

In keinem Beitrag zur aktuellen Globalisierungsdiskussion fehlt ein Hinweis auf die Rolle der Revolutionierung von Transport und Kommunikation als zentralen Faktoren für die beschleunigten und vertieften Internationalisierungsprozesse, die »Raum-Zeit Implosion« (Harvey 1989) der jüngsten Geschichte. Die Veränderung der Operations- und Organisationsweise von gesellschaftlichen Transport- und Kommunikationsprozessen wird in diesem Zusammenhang hingegen selten zum Gegenstand der gesellschaftswissenschaftlichen Auseinandersetzung.

Seit Ende der 70er Jahre verläuft ein dynamischer und konfliktreicher Transformationsprozeß, der auf die nationalstaatliche Privatisierung (z.B. Post, Bahn und Luftfahrt) und Deregulierung (z.B. Straßengüterverkehr) und auf eine außenwirtschaftliche Liberalisierung der Transportwirtschaft zielt. Mit der Öffnung von Bereichen, die zuvor nationalstaatlich explizit vor internationaler Konkurrenz geschützt waren, wird die wesentliche Vo r-

aussetzung für eine Internationalisierung in diesen Wirtschaftszweigen hergestellt.<sup>1</sup> Demgegenüber kam es im Rahmen der Uruguay-Runde des GATT – im offenkundigen Widerspruch zur Globalisierungsthese – zu bis heute nicht gelösten Konflikten (besonders zwischen der EU und den USA, aber auch zwischen den USA und Japan) über den Einbezug des Dienstleistungssektors in das weltwirtschaftlich am Freihandelsleitbild orientierte Regelwerk, weshalb die rascheren Fortschritte der transnationalen ordnungspolitischen Integration (z.B. im Transportsektor) bislang vor allem auf makroregionalen Ebenen (z.B. im Rahmen der EU und im Rahmen des NAFTA) stattgefunden haben.<sup>2</sup> Die historisch neuartige Regionalisierung der Transportwirtschaft wird im Zeichen der neokonservativen Hegemonie eines als pragmatisch-marktradikal charakterisierbaren, neoliberalen wirtschaftspolitischen »Rahmenkonsenses« vollzogen.<sup>3</sup>

Die aktuelle Bedeutung der transportwirtschaftlichen Zusammenhänge in dieser Transformation staatlicher Politik sowie für die beschleunigte Rationalisierungs- und Produktivitätsentwicklung in Industrie und Handel wird speziell in der häufig industrie- und standortfixierten Diskussion von *lean*

- 
- 1 Bereits 1978 kristallisierte sich im Rahmen der OECD ein »pragmatisch-marktradikaler«, häufig unscharf als neoliberal bezeichneter internationaler Konsens zur »nachholenden« Integration von nationalstaatlich besonders regulierten Sektoren (z.B. Transport, Telekommunikation, etc.) in das wettbewerbsrechtliche »Normalgeschehen« heraus, wozu auf OECD-Ebene ein Beobachtungs-, Koordinierungs- und Berichterstattungsprozeß über den Fortgang nationalstaatlicher Liberalisierungspolitik institutionalisiert wurde (vgl. OECD 1986, 1992).
  - 2 Generell haben nicht zuletzt die Konflikte um die »weltweite« Liberalisierung geschützter Agrar-, Transport- und Dienstleistungsmärkte vor und während der Uruguay-Runde des GATT die regionale Integrationsbewegung (zunächst in Form der Neuorientierung der USA auf Nordamerika) forciert (vgl. George 1996; Payne 1996). Insbesondere die Vereinigten Staaten nutzten seit Anfang der 80er Jahre ihren großen und lukrativen Heimatmarkt sowie die Marktmacht U.S.-amerikanischer Unternehmen in den betroffenen Sektoren (z. B. Telekommunikation und Luftverkehr) durch verstärkte Ausübung »aggressiv-unilateralen« Drucks (Bhagwati) auf die Konkurrentenländer zur Öffnung ihrer Heimatmärkte aus. Als Beispiel kann der Luftverkehrsmarkt herangezogen werden, für den die USA neue bilaterale Abkommen zur Liberalisierung (z.B. mit den Niederlanden) abschließen und damit den Druck auf die übrigen EG-Länder erhöhen konnten. Erst 1997 erhielt die EG-Kommission ein Mandat zu Verhandlungen über Luftverkehrsregulierung zwischen der EU und den Vereinigten Staaten.
  - 3 Dieser hat den ebenfalls neoliberalen wohlfahrtsstaatlichen Rahmenkonsens auf der Basis der neoklassischen Synthese der sozialdemokratisch-fordistischen Epoche abgelöst (vgl. Overbeek 1993). Beide Konzepte sind deshalb als neoliberal zu begreifen, weil sie eine gegenüber der klassisch liberalen Konzeption der Dualität von Ökonomie und Politik eine erhöhte staatliche Verantwortung in der Wirtschaftspolitik postulieren. Der Dissens bezieht sich auf die Ausrichtung des Staates, hier sozialstaatlich und prozeßpolitisch, dort überwiegend ordnungspolitisch. Als pragmatisch kann der gegenwärtig dominierende Marktradikalismus deshalb bezeichnet werden, weil z.B. das extreme Freihandelsleitbild des utopischen Marktradikalismus nicht das alleinige und häufig nicht einmal das bestimmende Grundkonzept der praktischen Politik darstellt (vgl. Cockett 1995 zum Konflikt der von Hayek angeführten Utopisten mit dem letztlich pragmatischen Thatcherismus).

*production* Konzepten zu wenig und, wenn überhaupt, recht einseitig beachtet. Umgekehrt führt die kritische Transport- und Logistikk Diskussion seit einiger Zeit ein munteres, aber meist auf enge Fachzirkel reduziertes Eigenleben (vgl. z.B. Danckwerts 1991, Läßle 1993, Hesse 1993). Dies ist nicht zuletzt deshalb überraschend, weil die politische und gesellschaftliche Organisation von Transport und Verkehr im Laufe der 80er Jahre zu einem zentralen Feld von politischen Auseinandersetzungen geworden ist, wobei die Konfliktlinien in bezug auf staatliche Kompetenzen, öffentliche Aufgaben (»Daseinsvorsorge« im Zuge der Privatisierung öffentlicher Dienste wie Post und Telekom), ökologische Fragen und auf Arbeitsbeziehungen im Transportsektor besonders scharf akzentuiert sind.

Umfangreiche TransportarbeiterInnenstreiks u.a. in Frankreich im Laufe der 90er Jahre sowie insbesondere der Lkw-Fahrerstreik in Spanien zu Beginn des Jahres 1997 haben die zunehmende Virulenz von neuen sozialen Problemlagen der Beschäftigten dieses Sektors, die Anfälligkeit der neuen Logistik bei Interessenkonflikten und vor allem das fortgeschrittene Stadium der Umsetzung von Just-in-Time-Zulieferstrukturen mit limitierter Lagerhaltung und internationaler Verbundproduktion aufgezeigt (Bologna 1994, Wildcat 1997). In zahlreichen inländischen und ausländischen Industriewerken wurde die Produktion aufgrund der Streiks stillgelegt. Die große Reichweite der bereits etablierten europäischen Verbundfertigung zeigte sich im vierten Jahr nach der »Vollendung des Europäischen Binnenmarktes« im Kontext der Transportstreiks eindrucksvoll.<sup>4</sup>

Beide Seiten, Vertiefung der internationalen und spezifisch europäischen Arbeitsteilung sowie die verallgemeinerte Prekarisierung der Transportarbeit<sup>5</sup> gehören zu einer Medaille: Die ökonomisch und politisch in den ver-

---

4 Trotz hoher Kosten für die mittelbar betroffene Industrie änderten die Streikbewegungen nichts an deren logistischer Zielsetzung, die als Vertiefung und Optimierung von transnational arbeitsteiligen Produktionsverbänden beschrieben werden kann: »Vor schnelle Urteile in deutschen Medien während des Truckerstreiks in Spanien, wonach die deutsche Autoindustrie jetzt die Quittung für eine übertriebene Just-in-time-Politik (JIT) bekomme, sind ... nicht angebracht. Denn trotz der Störungen durch den Ausfall der Lkw-Transporte in und aus Spanien rechnet sich für VW der grenzüberschreitende Produktionsverbund wie auch die Zulieferung durch Fremdfirmen aus dem Ausland bis hin zur weltweiten Beschaffung (Global Sourcing) durchaus« (Handelsblatt, 27.3.1997, 32). Die weitere Optimierung dieser Strategie wird kurzfristige Unterbrechungen der Lieferreihen durch veränderte Vorratshaltung aufzufangen suchen.

5 Der Verkehrswissenschaftler Seidenfuß warnte anlässlich der Deregulierung: »Wir sind dabei, ein neues Proletariat, nämlich auf der Straße, zu schaffen« (DVZ 5.10.1993, S.20). Weniger als 20% des Straßengüterverkehrs mit den osteuropäischen Ländern wird mittlerweile von »deutschen« (d.h. nach deutschen Tarifen bezahlten) Fahrern ausgeführt. Die soziale Lage vieler »ausländischer« Beschäftigter in der ausgeflaggten Hochseeschifffahrt (das historische Vorbild) ist Legende. Auch in der Binnenschifffahrt wurde die Praxis übernommen: Der Bayerische Lloyd, ein Tochterunternehmen des zum Veba-Konzern gehörenden, mittlerweile größten deutschen Handels- und Verkehrskonzerns Stinnes, kaufte vor einigen Jahren das österreichische Schifffahrtsunternehmen DDSG-Cargo.

gangenen 20 Jahren (zuerst national und seit Mitte der 80er Jahre in Europa verstärkt transnational) vorangetriebene Neuorganisation der betrieblichen, zwischen- und überbetrieblichen Logistikorganisation, stellt gleichsam eine Querschnittsfunktion der neuen kapitalistischen Betriebsweise dar.<sup>6</sup> Für die neue Logistikorganisation spielen zunehmend integrierte Transport- und Kommunikationsprozesse eine bedeutende Rolle, was die Renaissance der verkehrspolitischen Diskurse und vor allem das verstärkte Interesse von Politik und Wirtschaft im gemeinsamen Kampf um die Senkung der Transport- und Kommunikationskosten erklärt.

Die gesellschaftlichen Konflikte bezüglich der gegenwärtig politisch dominierenden Linie der Verkehrspolitik, die als wesentlich an betriebswirtschaftlichen Unternehmensinteressen orientierte, »marktkonforme« Reorganisation und Transformation von Transportsystemen charakterisiert werden kann<sup>7</sup>, lassen sich nicht ohne bezug auf den nationalen und territorial abgegrenzten Staat diskutieren, der in der Frage der Transportorganisation bis in die 80er Jahre hinein weitgehend politisch autonom und souverän entscheiden konnte.<sup>8</sup> Das internationale, politisch stark verregelte Verkehrssystem stellte ein im Wortsinn zwischen- und damit plurinationales System dar, welches die jeweilige nationale territoriale Hoheit in gegenseitiger Anerkennung vervollständigte und bestärkte und eine transnationale Integration der Transportwirtschaft weitgehend unterband. In Europa stand diese Restriktion allerdings bereits bei der Gründung der Europäischen Gemeinschaft in offenkundigem Gegensatz zur vertraglichen Regelung der Verkehrspolitik.

---

Sämtliche Schiffe wurden danach an ungarische und andere osteuropäische Unternehmer verchartert (Mayer 1993). Das gleiche Modell der subalternen Integration vor allem ausländischer ArbeitnehmerInnen findet sich inzwischen auch in der Luftfahrt, wo die Kostensenkung im Personalbereich durch die Einstellung von Piloten-, Flugbegleitungs-, Buchhaltungs- und Wartungspersonal aus »Dritte-Welt-Ländern« zur üblichen Praxis geworden ist (vgl. ITF 1992 und 1994).

- 6 Zur Entwicklung spezifisch nordamerikanischer Produktionsverbände im Kontext der NAFTA-Integration vgl. Cox (1995).
- 7 Dominierend ist bis heute gleichzeitig das Bestreben, eine an sozialen und ökologischen Kriterien orientierten Verkehrswende (Hesse 1993) zu verhindern, die z.B. mit Konzepten zur ökologischen Steuerreform und der Internalisierung »externer Kosten« des Verkehrs sogar schon teilweise in die herrschenden Diskurse eingegangen ist, vgl. das äußerst umstrittene Grünbuch der EG-Kommission »Faire und effiziente Preise im Verkehr« (1996).
- 8 In der marktradikalen Forschungs- und Politikberatungsliteratur nimmt der Transportsektor aufgrund der hohen Intensität »marktwidriger« nationalstaatlicher Interventionspraxis eine prominente Stellung ein (Machlup 1977, 94, Kronberger Kreis 1984, De-regulierungskommission 1990).

## Das fordistische Güterverkehrssystem in der pluri-nationalen Phase der EG

Neben der Landwirtschaft (vgl. Art. 3d des EWG-Vertrages von 1957) und der Handelspolitik gegenüber Drittländern (Art. 3b) gab es bei der Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft im Jahr 1957 nur ein weiteres Politikfeld, für das - als höchste Stufe der Integration (Reh 1993, 35) - eine *gemeinsame Politik* vertraglich vereinbart wurde: Der Verkehr (Art. 3e). Diese exponierte Stellung läßt sich u.a.<sup>9</sup> auf die historische Bedeutung des nationalstaatlich-imperialistischen Einsatzes von Transportpolitik als protektionistisches, neomerkantilistisches und natürlich militärisches Instrument zurückführen, dessen weiterhin aggressiver Gebrauch der Herstellung einer Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nicht förderlich gewesen wäre.

Faktisch hat sich im Politikfeld Verkehr, trotz der exponierten Stellung im Rahmen der Römischen Verträge, bis weit in die 80er Jahre wenig entwickelt, was den Namen »gemeinsame Verkehrspolitik« (verstanden entweder als positive Integration durch supranationale Steuerung mittels Intervention in das nationale Souveränitätsgefüge oder als negative Integration durch privatwirtschaftliche Transnationalisierung) verdient hätte, ganz im Gegensatz zu den Maßnahmen im Handelsbereich und im Agrarsektor. Die verkehrspolitische Abstinenz resultierte aber nicht aus Indifferenz oder mangelnder Aspiration. Bereits 1956 wurde von bedeutenden integrationspolitischen Akteuren die weitreichende Integration der Transportsektoren empfohlen (Machlup 1976, 172 und 257).

Während in dem einen Feld (Agrarsektor) ein transnational-europäisches und supranational-staatlich verregeltetes Marktregime errichtet und finanziert wurde, begnügte sich die Verkehrspolitik mit der zwischenstaatlich möglichst friktionslosen Aufrechterhaltung strikt nationaler, binnenwirtschaftlich orientierter Regime. Eine außenwirtschaftliche Funktionalisierung der Eisenbahn oder anderer Transportunternehmen wurde aufgrund der allgemeinen Bedingungen der EWG-Verträge und mit Hilfe der spezifischen Vorschriften zur Transportwirtschaft (Art. 76, Verbot der Schlechterstellung ausländischer Unternehmen, Art. 79, Beseitigung von Diskriminierungen und Art. 80, Verbot von Unterstützungsmaßnahmen, Ausnahmen) unterbunden und seither innerhalb EG-Europas auch weitgehend unterlassen.<sup>10</sup>

---

9 Jean Monnet, einer der Gründungsväter der Gemeinschaft, erinnert z.B. ausführlich an die Erfahrungen der Alliierten im Ersten Weltkrieg, die den Bedarf an enger Koordination und gemeinsamer Regelung von Transportkapazitäten als wesentliche (logistische) Voraussetzung im Kampf gegen Deutschland erkannte (Monnet 1980, S.71f).

10 Interessant sind die »Ausnahmen« bei Art. 80: Befreit wurden explizit die vielerorts praktizierte Festlegung von Tarifen, mit denen von staatlicher Seite u.a. regionalpolitisch

Die nationale Autonomie und Souveränität in bezug auf das Transportsystem wurde indes, ebenso wie andere »fordistisch-infrastrukturelle« Kernbereiche staatlicher Steuerung (z.B. Energie, Telekommunikation und Finanzwirtschaft), im Rahmen eines plurinationalen EWG-Regimes erhalten. Ein einziger direkter supranationaler Eingriff in das nationalstaatliche Regelungssysteme wurde für den Gütertransport organisiert. Nur im Rahmen der Montanunion (Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl von 1951) kam es zur äußerst zurückhaltend formulierten Teilaufhebung nationaler Hoheitsrechte (vgl. Art. 70 EGKS), um den Bedarf einer transnational harmonisierten Tarifstruktur für die Beförderung von Kohle und Stahlfrachten zu erzielen.<sup>11</sup>

Europäische Akteure der Verkehrspolitik (z.B. die Generaldirektion VII der EG-Kommission und der Verkehrsausschuß des Europaparlaments) versuchten, die vertragliche Grundlage in der fordistischen Phase im Sinne einer positiven, die unterschiedlichen Verkehrssysteme angleichenden, Integrationslogik auszufüllen. In bezug auf technische Harmonisierung ging dieses Anliegen zum Teil mit, in bezug auf soziale Harmonisierung weitgehend ohne Erfolg voran. Weitreichende Integrationsideen europäischer Beamter und ParlamentarierInnen wurden mit schöner Regelmäßigkeit im Europäischen Rat der nationalen Regierungschefs und Ressortminister blockiert, die sich vordringlich um die Wahrung der nationalen Ordnungs- und Interventionszusammenhänge im Verkehr kümmerten. Daran änderte sich bis in die 80er Jahre hinein nichts, obwohl im Zuge der jeweils nationalen Auseinandersetzungen während der Fordismuskrisis bereits Mitte der 70er Jahre von seiten der verladenden Industrie die Forderungen nach einer Deregulierung der nationalen und grenzüberschreitenden europäischen Verkehrswirtschaft stärker wurden (Lammers 1987, 159f) und neben den USA das EG-Land Großbritannien bereits eine massive Veränderung des nationalstaatlichen Interventionsgefüges in Richtung Privatisierung und Liberalisierung vorantrieb (Swann 1988).

Vor diesem Hintergrund kann der »Idealismus« der ersten Phase »ge-meinsamer Verkehrspolitik« veranschaulicht und das seit Anfang der 80er Jahre so heftig beklagte »internationale Politikversagen« in diesem Integrationsfeld erklärt werden.

---

gesteuert werden konnte. Positiv wurde lediglich im Straßengüterverkehr durch die Einführung von Gemeinschaftskontingenten, die 1967 auf 1200 Konzessionen festgelegt und später gesteigert wurden, ein supranationales Regularium zur Durchführung von internationalen Verkehren entwickelt. Im nationalen Verkehr hatten ausländische Anbieter damit weiterhin nichts zu suchen.

11 Zum starken Interesse der Hegemonialmacht USA mit der EGKS eine Verbesserung der Transportbedingungen und eine Kostensenkung in der Automobilproduktion zu erreichen, vgl. van der Pijl (1984, 149).

## Das fordistische Gütertransport- und Logistiksystem

Ganz allgemein heißt Logistik im ökonomischen Sinn – erst in den 50er Jahren trat diese neben die militärische Bedeutung (vgl. Bjelicic 1987) – zunächst nichts anderes als Güter oder Waren zur richtigen Zeit, in der richtigen Menge, in einer bestimmten Qualität an den richtigen Ort zu bringen. Angesprochen sind mithin die räumliche und zeitliche Planung, Organisation und Durchführung von Transport-, Umschlags- und Lagereitigkeiten sowie die zugehörige Informations-, Kommunikations- und Kontrollprozesse. Funktional unterschieden werden können Prozesse der Beschaffungs-, Produktions-, Distributions- und Entsorgungslogistik (vgl. ÖTV/GTS 1990, Danckwerts 1991).

Insgesamt handelt es sich beim Logistik- oder Güterverkehrssystem mithin nicht um einen »sauber« abgrenzbaren Sektor (etwa Transport im Vergleich zur Automobilindustrie), sondern um einen Querschnitt des kapitalistischen Verwertungszyklus. Neben den gewerblichen Gütertransport-, Umschlags- und Lagereitigkeiten, die als Sektoren bzw. (modale) Branchen (Straße, Schiene, Wasser, Luft und Pipeline) erscheinen, gehören zahlreiche Tätigkeitsbereiche in produzierenden und Handel treibenden Unternehmen ebenfalls zum Geschäft. Z. B. transportierten die Industrie- und Handelsunternehmen in Deutschland auf eigene Rechnung (Werkverkehr) ähnlich viele Güter auf der Straße wie die gesamten Fuhrunternehmen und Speditionen.<sup>12</sup>

Logistik- und Güterverkehrsorganisation konnte zudem in der Vergangenheit als vortrefflicher Indikator der – häufig zu eng begriffenen – zunehmenden Vergesellschaftung der Produktion in Form der Übernahme immer weiterer Teile durch den Staat herangezogen werden. Die großen, mit den Insignien und Symbolen der nationalstaatlichen Macht versehenen, gesellschaftlichen Transport- und Logistikorganisationen, die (deutsche, holländische etc.) Post, Eisenbahn und zivile Luft- und (zum Teil) Seefahrt sowie große Bereiche des Straßengüterverkehrs (sowie die für Logistik relevanten Telekommunikationsnetze) werden erst seit den Kommerzialisierungs-, Privatisierungs- und Liberalisierungsbestrebungen marktradikaler Provenienz seit Mitte der 70er Jahre als »Unternehmen« im eigentlichen Sinn »erkannt« und seither zunehmend vom Sog der marktradikalen Restrukturierung erfaßt.<sup>13</sup> Die folgende Übersicht

---

12 In bezug auf die Tonnage stieg der Anteil von 23,5% (1960) auf 33,4% (1990). Bei der Verkehrsleistung (gemessen in Tonnenkilometer) stieg der Anteil von 16,5% auf 21,7% im selben Zeitraum. Das deutsche Gewerbe verlor aber im gleichen Zeitraum beinahe 30% Anteil am Fernverkehr an ausländische Anbieter und transportierte somit 1991 nur noch knapp über die Hälfte aller Frachten im innerdeutschen Straßengüterfernverkehr (Bundesverkehrsministerium 1991).

13 Zur Kommerzialisierung und Privatisierung der staatlichen »Betriebe« mußten vielerorts

faßt einige wesentliche Aspekte des »fordistischen« Systems am deutschen Beispiel<sup>14</sup> zusammen.

#### Aspekte des fordistischen Güterverkehrssystems in Deutschland

	Staatlich direkt	»Quasi verstaatlicht«, privat, staatlich reguliert: direkte Intervention (wettbewerbsrechtliche Ausnahmebereiche) <sup>15</sup>
Bahn	Deutsche Bundesbahn	kleine Privatbahnen
Luft	Deutsche Lufthansa	kleine Regionalunternehmen
Wasser	Hafenumschlag	Regulierte Binnen- und Hochseeschifffahrt, Werkverkehr
Straße	Großspedition Schenker (Tochter der DB, 20.000 Beschäftigte)	Regulierter Straßengüterverkehr, Nahverkehr, Fernverkehr, Werkverkehr, Spedition
Rohre	staatliche Energiekonzerne	private Energiekonzerne

Der entlang den Transportmedien gebrochen und deshalb mehrstufig gestaltete »fordistische« Transport (vgl. Ihde 1990) wurde von zumeist kleinen und auf sehr begrenzte Marktsegmente konzentrierten Speditionen organisiert. Das Bahnsystem integrierte ebenso wie die Luftfahrt Personen- und Gütertransporte ohne getrennte Kalkulation der spezifischen Kosten (Stichwort Quersubventionierung, auch relevant für verschiedene Teilmärkte im Postwesen). Der Markt im Straßengüterverkehr wurde z.B. in Nah- und Fernverkehr und nach Gütergruppen durch Konzessionierung von staatlichen Behörden »künstlich«, d.h. nicht nach privaten betriebswirtschaftlichen Kriterien unterteilt. Die Tarifregulierung erhielt in diesem Markt zudem eine kleinbetriebliche, bestenfalls »mittelständige« Struktur, weil auch kleinste Unternehmen aufgrund der Konzessionierung ein einträgliches und sicheres Einkommen erzielen konnten.<sup>16</sup> Der private Konzernverkehr war zwar erlaubt und wurde in Form des Werkverkehrs von vielen Verladern aus Industrie und Handel als Gegengewicht gegen das staatlich regulierte Gewerbe sukzessive ausgebaut, aber ordnungspolitisch massiv eingeschränkt (keine Zuladung von Dritten, Beschränkung auf

---

Staatsverfassungen geändert werden, in der BRD z.B. Art. 87 GG, der die Bundespost und die Bundesbahn als Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau in einem Atemzug z.B. mit dem Verfassungsschutz und der Kriminalpolizei benennt...

- 14 Zwischen den verschiedenen nationalen Fordismen gab es hinsichtlich der transportwirtschaftlichen Systeme gewaltige Unterschiede (z.B. hinsichtlich der Rolle der Eisenbahn etc.), aber als wesentliches gemeinsames Merkmal kann ein nationalstaatlicher und binnenwirtschaftlicher Primat gelten.
- 15 Das deutsche Wettbewerbsrecht faßt die regulierten Transportsektoren als wettbewerbsrechtliche Ausnahmebereiche, vgl. § 99 GWB von 1980.
- 16 Von insgesamt ca. 10.000 Unternehmen im Straßengüterfernverkehr besaßen mehr als 3.000 eine Konzession, ca. 6.000 2 bis 10 Konzessionen und lediglich 723 Unternehmen mehr als 10 (Bundesverkehrsministerium 1991). Aufgrund der staatlichen Preis- und Marktzutrittsregulierung wurden die Konzessionen häufig für mehrere 10.000 DM gehandelt. Nach der Deregulierung zum 1.1.1994 mußten diese Besitzstände vollständig abgeschrieben werden.



Transporte zwischen verschiedenen Betrieben eines Unternehmens). Die z.T. riesigen Fahrzeugflotten des Werkverkehrs konnten deshalb häufig nicht produktiv ausgelastet werden und stellten, analog der großen Lagerbestände des fordistischen Logistiksystems, z.T. äußerst unrentables, gebundenes Kapital dar, das viele Strecken leer zurücklegen mußte.<sup>17</sup>

Es handelte sich mithin um ein hochgradig »künstlich« bzw. kunstvoll segregiertes und politisch direkt und indirekt sehr stark gelenktes, »nationalstaatliches Marktssystem«, das den ökonomischen Vertretern des marktradikalen Neoliberalismus schon bei der Entstehung ein schmerzender »sozialistischer« Dorn im Auge war (Hayek 1944). Die staatlich verregelte, als Quasi-Verstaatlichung begreifbare »Marktstruktur« im Gütertransport bewirkte im Verein mit der ohnehin nationalstaatlich orientierten Organisation von Post und Bahn eine nach politischen und makroökonomischen Gesichtspunkten organisierte Rationalisierung des gesellschaftlichen Lebens, wodurch vielfältige Konfliktdimensionen vorheriger Phasen kapitalistischer Entwicklung befriedet werden konnten. Die Festlegung von einheitlichen Preisen und Beförderungsbedingungen zielte auf die Angleichung von Wettbewerbs- und Lebensbedingungen im territorialen Raum des Nationalstaates und bildet neben den sozialpolitischen Transfersystemen (Gesundheit, Erziehung, Altersversorgung) ein weiteres territoriales Transfersystem, das ebenso wie der kommunale und Länderfinanzausgleich oder die »Zonenrandförderung« in Deutschland den gesellschaftlichen Zusammenhalt organisieren sollte.<sup>18</sup>

Erst die Fordismuskrise stellte den auf binnenwirtschaftlichen und gesellschaftlichen Ausgleich gerichteten Primat und die generelle Funktionstüchtigkeit des fordistischen Güterverkehrssystems grundlegend in Frage. Gleichzeitig entwickelten sich die Verwertungskrise und die – nicht zuletzt durch die automobilzentrierte Verkehrspolitik bewirkte – ökologische Krise zu Brennpunkten des fordistischen Vergesellschaftungstyps. Maßnahmen zur Bearbeitung der einen Krise stehen Maßnahmen zur Behebung der anderen häufig diametral entgegen, womit auch der aktuelle Zielkonflikt staatlichen Handelns zwischen der Bestrebung der Senkung von Transportkosten zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und dem Anspruch einer Umstellung der Ökonomie auf »nachhaltige Entwicklung«, die u.a. eine deutliche Erhöhung der Preise für Energie und damit für Transportbedeutungen würde, umrissen werden kann.<sup>19</sup>

17 Der englische Ausdruck »dead heading« für Leerfahrten bringt den Verwertungsaspekt auf den Punkt, vgl. zu vielen Aspekten der Verregelung genauer Aberle (1996).

18 Die starke gewerkschaftliche Organisation in den meisten Transportbranchen müßte als weiterer gesellschaftlicher Machtfaktor diskutiert werden, wozu hier der Platz fehlt.

19 Mit der Aufnahme von umfangreichen ökologischen Zielsetzungen in die vertragliche Grundlage der Europäischen Gemeinschaften wurde der Zielkonflikt zwischen der Ökonomie

Der bereits in den 50er Jahren postulierte Bedarf an gemeinsamer europäischer Verkehrspolitik blieb bis in die 80er Jahre hinein den Erfordernissen der binnenwirtschaftlichen Regulation der fordistischen Betriebsweise und dem fordistischen Akkumulationsregime nahezu vollständig untergeordnet. Der positive Integrationsmodus der EG-Geschichte bis Ende der 70er Jahre sicherte zwar die beschleunigte Internationalisierung der Nachkriegszeit, unterband aber die wechselseitige Durchdringung der »Volkswirtschaften« in zahlreichen Branchen und Bereichen, die für die Funktionszusammenhänge des nationalen fordistischen Akkumulationsregimes wesentlich waren. Insbesondere die industriepolitische Dimension kann kaum unterschätzt werden. Das staatliche Instrumentarium der Transportmarktregulierung und der Staatsbesitz an Eisenbahnen, Luftverkehrsgesellschaften und Postunternehmen vermittelte vielerorts spezifisch nationalstaatliche Produktionsverbände zur Herstellung von Transportmitteln etc. Hätte der Markt regiert, würde in Deutschland der TGV fahren und nicht der ICE. In allen entwickelten Industrieländern profitierten die »nationalen« Hersteller<sup>20</sup> von Schiffen, Flugzeugen, Straßen- und Schienenfahrzeugen (in unterschiedlichem Ausmaß, je nach Stand der heimischen Kompetenz und Kapazität) vom transportwirtschaftlichen Protektionismus. Die Vielfalt der prioritären militär-, sozial-, industrie-, beschäftigungs- und umweltpolitischen Ziele der nationalstaatlichen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik begründete mithin in der Phase des Fordismus die hoch verregelten nationalen Transportregime.

Andererseits hatte die bereits Mitte der 70er Jahre vollzogene, erhebliche Europäisierung der Industrie die zentrale Voraussetzung dafür geschaffen, die europäische Arbeitsteilung im Laufe der 80er Jahre im Zuge der »Vollendung« des Europäischen Binnenmarktes forciert zu vertiefen.<sup>21</sup> Mit der Krise des Fordismus endete das relativ harmonische, plurinationale Wachstumsregime (zwischenstaatliches »leben und leben lassen«). An seine Stelle

---

nomie im allgemeinen, einer betriebswirtschaftlich effizienten Verkehrspolitik im Besonderen und der Erhaltung der ökologischen Lebensgrundlagen explizit auf die europäische Ebene gehoben (vgl. Art. 130 r-t der Einheitlich Europäischen Akte von 1987).

20 Eingeschlossen sind die nationalen Standorte ausländischen Kapitals.

21 In der Forschung zu Internationalisierungsstrategien von Multinationalen Konzernen werden mittlerweile neben globalen und »glokalen« Strategien auch – bei europäischen Großunternehmen vorherrschende – europäische Internationalisierungspfade vermeldet (Dörre 1996, 20/21). Die (sicher übertriebene) Warnung Toyotas, bei Nicht-Beteiligung Großbritanniens an der Währungsunion den Standort England in Frage zu stellen, weist darüber hinaus ebenso auf die Stützung des Regionalisierungsprozesses durch nicht-europäische Konzerne wie die massive Lobbyarbeit US-amerikanischer Multis mit europäischen Produktionsstätten für den Binnenmarkt (Gardner 1991, 42). Gerade die paneuropäische Ausrichtung nicht europäischer, vor allem US-amerikanischer Großkonzerne (analog etwa ihrer kontinentalen Operationsweise in den USA) kann als Wegweiser für die »Vollendung« eines europäischen Binnenmarktes begriffen werden.

trat eine von verschärften Internationalisierungsanstrengungen geprägte Auseinandersetzung, die sich als transnationale Struktur des »Fressens und gefressen werden« beschreiben läßt. Führende Konzernakteure hoffen mit dieser Strategie, der Enge nationaler Überakkumulation zu entweichen. Der nationale industriepolitische Widerspruch liegt auf der Hand: Der ICE kann zwar entwickelt und im Heimatmarkt eingesetzt, aber bei Fortbestand der nationalen Präferenzen nicht im Ausland verkauft werden. Die Abschließung des Transportkomplexes setzte einer erweiterten privaten Kapitalakkumulation zweifache Schranken: territoriale (»nationale«) und staatliche. Die Mitte der 70er Jahre aufkommende »Nachfrage« nach Privatisierung und Deregulierung (der Transportwirtschaft) zielte mithin auf die innere und äußere Expansion des (u.a. im Transportsektor) zum Einsatz kommenden Kapitals.

Neben dem Interesse an der Erschließung lukrativer Anlagefelder für privates Kapital mußte aus der Sicht von Industrie und Handel die konkrete Operationsweise der Transportunternehmen stark verändert werden, um Barrieren gegen die aufkommende Strategie systemischer bzw. logistischer Rationalisierung abzubauen. Ohne die Rationalisierungsstrategien der verladenden Wirtschaft muß der Restrukturierungsprozeß unverständlich bleiben.<sup>22</sup>

### **Logistische Rationalisierung**

Der Ursachenkomplex für die Restrukturierung der Transport- und Logistikkorganisation kann mit dem industriesoziologisch breit diskutierten Paradigma eines sich entfaltenden, neuen Rationalisierungstyps erklärt werden. Seit der »großen Krise« (Altwater) des Fordismus hat sich die Suchbewegung zur Identifikation von Auswegen aus der niedrigen Rentabilität in verschiedenen Rationalisierungsstrategien geäußert, die anfänglich technikzentriert und inselhaft angelegt waren. Mittlerweile hat sich ein eher ganzheitlicher Rationalisierungsansatz herausgebildet, der sich auf die Analyse der gesamten Wertschöpfungskette bezieht (Sauer/Döhl 1994). Über die betriebs- und unternehmensübergreifenden Aspekte hinaus erreicht der neue Rationalisierungstyp makroökonomische Dimensionen eines neuen Produktionstyps (Schumann u.a. 1994). Die systemischen, unternehmensübergreifenden und damit logistischen Strategien treten seit Mitte der 80er Jahre auch als staatlich moderierter und zum Teil direkt organisierter Rationalisierungsprozeß in Erscheinung. Im Auge des unter marktradikal-

---

22 Bereits im Arbeitskampf um die Einführung der 35-Stunden-Woche 1984 konnte sich die IG Metall die Etablierung neuer Logistikkonzepte (just-in-time, rollende Lager, Verringerung der Fertigungstiefe) mit ihrer Mini-Max-Strategie (minimaler Streikeinsatz bei maximalem indirekten Produktionsausfall zur Begrenzung der Aussperrung) zu Nutzen machen.

neoliberalen Prämissen entfachten Rationalisierungsorkans, der in erster Linie für das vieldiskutierte Phänomen des »jobless growth« verantwortlich ist, stehen mittlerweile die staatlich betriebenen oder direkt intervenionspolitisch gelenkten Transport-, Kommunikations- und Energiesysteme. Dieser Bedeutung muß eine umfassende und kritische Definition von Logistik Rechnung tragen: Logistik wird von Danckwerts et. al. (1991, 39) in Abgrenzung von unterkomplexen betriebswirtschaftlichen Definitionen doppelt als »Konzept und Instrument« definiert:

»Logistik ist Konzept der Leitung wirtschaftlicher Prozesse (volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich soll bei allgemeiner Marktsättigung eine größere Wirtschaftlichkeit durch die Mobilisierung aller Ressourcen erreicht werden). Logistik ist Instrument der Rationalisierung, d.h. der Optimierung von Transport, Umschlag und Lagerei (TUL) bei gleichzeitiger Reduktion der TUL Kosten.«

Der Verkehrswissenschaftler Gerd Aberle, ein führender Exponent der Logistikrationalisierung, überträgt nicht von ungefähr das lean production Konzept (Verdoppelung des Ergebnisses bei Halbierung des Einsatzes) auf die lange vor unmittelbarer (und damit auch internationaler) kapitalistischer Konkurrenz geschützte Transportwirtschaft:

»Auch in der Transportwirtschaft muß 'schlanker', d.h. ressourcensparender und damit kostengünstiger produziert werden... Insofern ist lean production auch eine Aufforderung an die Eisenbahn ..., an die Lufthansa ..., und an einige Großspeditionen, die mit nicht marktgerechten, oft nur historisch und durch Unternehmenskäufe erkläraren Betriebsstrukturen und nicht nachfrageangepaßter Produktvielfalt völlig unbefriedigende Wirtschaftsergebnisse aufweisen ... Da in den kommenden Jahren der Erlösdruck zunehmen wird, muß in wichtigen Bereichen der Transportwirtschaft in den Kategorien von lean production nachgedacht werden. Allerdings: Nachdenken allein ist zu wenig. Wer zu lange denkt, den bestraft der Markt. Und der Markt ist das Leben« (Aberle 1992).

Während es sich bei der nun auch im Transportgewerbe virulenten Veränderung der Arbeitsformen, beim in der lean production Diskussion so häufig und zurecht thematisierten Kampf um die Köpfe der Beschäftigten als Rationalisierungsinstrumente, gleichsam um eine Universalisierung der Rationalisierungsstrategie und damit des Kapitalverhältnisses nach innen handelt, drängen bei den Impulsen zur Veränderung des gesellschaftlichen Transport- und Logistiksystems die neu rationalisierten, mikroökonomischen Operationsweisen der privaten Konzerne in neuer Form nach außen. Der »mikroökonomische Imperialismus« – in dem auch die materielle Grundlage des »ökonomischen Imperialismus« in der Sozialwissenschaft gesehen werden kann – ergreift die staatliche und gesellschaftliche Sphäre und macht auch an den politischen Grenzen nicht halt, wenn die Wertschöpfungskette weitreichender transnational strukturiert ist (oder werden soll) und der Zugriff auf die gesellschaftliche Organisation der Rahmenbedingungen möglich.

Insbesondere die Bemühungen zur Senkung der Fertigungstiefe (outsourcing) brachten vermehrte und erhöhte Bedarfe an Transporten mit sich,

wobei sich die fordistische Praxis der Transportwirtschaft für die verladende Wirtschaft zunehmend als kostspieliges Hindernis erwies. Der Kontrahentenverkehr konnte nicht optimal ausgelastet werden, der gewerbliche Verkehr war aufgrund staatlicher Regelungen ebenfalls wenig flexibel und der direkte Druck auf die Preise wurde durch die staatliche Preisregulierung verhindert. Bei der Nutzung von Post und Bahn mußte die verladende Wirtschaft eine ganze Reihe von sozialen und sonstigen Aufgaben mitfinanzieren, weshalb Regulierung auch als Form der Besteuerung analysiert werden kann (Peltzman 1971). Überhaupt nicht mit neuen betriebswirtschaftlichen Anforderungen seitens der verladenden Industrie in Einklang zu bringen war die nationalstaatliche Organisation der Behörden Bahn und Post, weil eine vertiefte internationale Arbeitsteilung sich nicht gut mit national binnenwirtschaftlich fragmentierten Transporträumen verträgt. Eine betriebswirtschaftlich funktionale Sicht des Wirtschaftsraums (z.B. die optimale Anordnung von Lager- und Umschlaganlagen für Beschaffungs- und Distributionsnetzwerke) konnte so lange nicht umgesetzt werden, wie die nationalstaatliche Operations- und Organisationsweise der Transportwirtschaft eine an politischen Grenzen ausgerichtete Logistik zwingend notwendig machte.<sup>23</sup>

Solcherart national begrenzte Großunternehmen konzentrierten sich auf nationaler und supranationaler Ebene seit Anfang der 80er Jahre verstärkt auf die Durchsetzung eines kontinentalen Wirtschaftsraums Europa, indem auch die transportwirtschaftlichen Tätigkeiten möglichst privatkapitalistisch geregelt werden sollten – nicht zuletzt um in der unverzichtbaren staatlichen Verkehrspolitik neue Prioritäten zu schaffen.

Analog zur Entstehungsgeschichte des Binnenmarktprojekts (vgl. Holmann/van der Pijl 1992) kam der im European Roundtable of Industrialists (ERI) zusammengeschlossenen verladenden Industrie Europas maßgeblicher Einfluß bei der jüngsten Entwicklung der europäischen Verkehrs-, Telekommunikations- und Infrastrukturpolitik zu. Seit 1984 publizierte der ERI mehrere Berichte u.a. *Missing Links* (1984) und *Missing Networks* (o.J., nach 1987), die allesamt zu nicht unerheblichen Teilen in die entsprechende Programmatik der EG/EU einfließen und nicht zuletzt die Aufnahme des Titels zur Schaffung von Transeuropäischen Netzen (TEN) im Maastrichter Vertrag der EU zur Folge hatten (Doherty/Hoedemann 1996).

Die europäische Gemeinschaft des großen Kapitals gewann in ihrer Auseinandersetzung mit allzu heimatverbundenen, auf ihre jeweils nationalstaatlichen Zusammenhänge konzentrierten Kräften (auch im Unterneh-

---

23 Nach der Beseitigung von Barrieren gegen eine transnationale Organisation des Gütertransports reduzierte z.B. der britische Hersteller von medizinischen Geräten, Baxter Intl.; seine 35 nationalen Lieferzentren auf 5 regionale Lager (*Financial Times* 15.10.1996, III), vgl. zur Neuorganisation der Europalogistik auch CBI/TNT (1992).

menslager) in den eigenständigen Akteuren der Europapolitik (vor allem in der EG-Kommission und im Europäischen Parlament) bezüglich der harten Liberalisierungsforderung einen wichtigen, wenngleich in mancher Hinsicht unfreiwilligen Verbündeten. Der Begriff des »gemeinschaftlichen Verkehrssystems« erlangte im Kontext des (zum Teil gegen formulierte Konzerninteressen u.a. um sicherheits- und umweltpolitische Zielsetzungen) erweiterten, verkehrspolitischen Programms der EG-Kommission in den 70er Jahren programmatischen Status. 1978 drohte das Europäische Parlament zum ersten Mal offiziell damit, den Europäischen Rat wegen seiner Untätigkeit in dieser Sache zu verklagen (Erdmenger 1991).

In dieser Krisenphase der europäischen Gemeinschaften vor dem Binnenmarktprojekt, die unter dem Stichwort Eurosclerosis bekannt wurde und den Verdacht auf die Erosion des Zusammenhangs nährte, funktionierte der alte Integrationsmechanismus nicht mehr und ein neuer, der postfordistischen Restrukturierungsstrategien gemäß, war noch nicht durchsetzbar. Erst das Binnenmarktprojekt, welches die neue *negative Integrationslogik* (nicht mehr zwischenstaatliche Harmonisierung, sondern die transnationale In-Konkurrenzsetzung der nationalen Regime bei Aufstockung von Ausgleichsfonds zur Regional- und Strukturpolitik zur Abfederung) zum Angelpunkt machte, markierte die Hinwendung zu einem neuen europäischen Entwicklungspfad (Grahl/Teague 1990). Interessanterweise war auch in diesem Konzept ursprünglich noch kein Ansatz zur »Entnationalisierung« der Transportwirtschaft im Rahmen der EG enthalten. Wie gelangte der Transportsektor auf die Agenda des Binnenmarktprojekts?

### **Traurige Totengräber der fordistischen Integration: Das Europäische Parlament**

Die andauernde Blockade der meisten Initiativen zur Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik durch den Europäischen Rat veranlaßte den Verkehrsausschuß im Europaparlament 1983 schließlich zur Rebellion. Am 22. Januar reichte das Europäische Parlament eine (die erste) Untätigkeitssklage gegen den Europäischen Rat beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) ein, weil der Rat gegen die vertraglichen Bestimmungen des EWG-Vertrages verstoße, indem er keine gemeinsame Verkehrspolitik entwickelt und speziell den Rahmen für diese Politik nicht verbindlich festgelegt habe.<sup>24</sup>

Der zweite Anklagepunkt der ParlamentarierInnen bezog sich auf 16 Vorschläge zu konkreten verkehrspolitischen Richtlinien der Kommission, die

---

24 Neben der Durchsetzung der verkehrspolitischen Initiativen sollte es dabei um den Versuch gehen, den institutionellen Einfluß des Europäischen Parlaments und der Kommission im EG-System gegenüber dem Ministerrat zu erweitern.

vom Rat blockiert worden waren. Dabei handelte es sich überwiegend um die nationale Ordnungspolitik positiv harmonisierenden Veränderungsvorschläge, aber auch um neue verkehrs- und integrationspolitische Vorschläge, z.B. die Genehmigung von interregionalem Linienflugverkehr zur Beförderung von Personen, Post und Fracht und zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur (Amtsblatt der EG Nr. C49/9-10).

Am 22. Mai 1985 sprach das Europäische Gericht. Dem Kläger wurde hinsichtlich des ersten Klagepunktes vollständig recht gegeben. Die Vertragsbestimmungen über den freien Dienstleistungsverkehr (Art. 49 Abs. 1 EWG) hätten spätestens im Jahr 1969 (Ende der zweiten Stufe der Integration, vgl. Art. 75 Abs. 1 EWG) gemeinsame europäische Regeln für den gewerblichen Verkehr verlangt. Im zweiten Teil des Urteils wurde indes die Verpflichtung des Rates zur geforderten Umsetzung der Richtlinievorschläge zurückgewiesen. Das Parlament und die Kommission hatten sich höchstrichterlich bestätigen lassen, daß der Rat gemäß den Verträgen handeln muß, daß er die konkreten Mechanismen der Vertragserfüllung aber weitgehend in seinem eigenen Ermessen lenken kann. Während der Kommission und dem Parlament zwar das politische Initiativrecht in Sachen Europäisierung zugestanden wird, verbleibt die Entscheidung über die Exekution eines Souveränitätstransfers bei der gepoolten Souveränität der Regierungschefs.<sup>25</sup> Die an europäischer Liberalisierung wie Harmonisierung gleichermaßen interessierten KommissarInnen und ParlamentarierInnen hatten mit der Erwirkung des EuGH-Urteils somit vor allem dem einseitigen Anliegen der großen Verlagerer an Deregulierung Vorschub geleistet.

Der offenbarte Entscheidungsdruck veranlaßte den Rat auf dem Mailänder Gipfel am 29. Juni 1985, die zügige Umsetzung des einheitlichen europäischen Verkehrsmarktes zu beschließen. Das Urteil hat die verkehrspolitische Landschaft in Europa »schlagartig« und äußerst weitreichend verändert (Rogge 1985). Analog der »negativen« Integrationslinie in Richtung Binnenmarkt wurden die transportwirtschaftlichen Regelwerke innerhalb der Gemeinschaft nun daraufhin überprüft, welche Regeln der Verkehrspolitik die Internationalisierung be- oder verhindern, um sie abzuschaffen. Die weiterhin, politisch zumindest verbal anerkannte Notwendigkeit einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen - ein zuvor vom Parlament

25 Das Gericht hatte sich der Auffassung des Rates angeschlossen, wonach der Titel des EWG-Vertrages über den Verkehr zwar einen Weg (in Richtung gemeinsamer Markt), aber kein genaues inhaltliches Ziel (regulierter/liberalisierter Markt) festlege und auch in Bezug auf die Zeiträume offen sei. Der Ermessensspielraum des Rates, so das Gericht, sei einzig durch die Errichtung des Gemeinsamen Marktes und durch manche präzise zeitliche Bestimmungen eingeschränkt. Dem Parlament wurde mit diesem Richterspruch nahe gelegt, die »...Erweiterung seiner Rechte mit den Mitteln der Politik und nicht mit den Mitteln der Justiz...« zu erkämpfen (Grabitz 1985, 107).

unterstelltes Junktim zwischen Deregulierung und Harmonisierung fand im Urteil des EuGH keine Bestätigung - und wurde vom ersten Platz der Agenda europäischer Verkehrspolitik verdrängt, womit auch die Nachordnung der positiven verkehrspolitischen Ziele in Sachen Ökologie begründet werden kann. An die Stelle der Idee eines positiv harmonisierten (relativ homogenen) europäischen (Transport-) Wirtschaftsraums, analog zur nationalstaatlich fordistischen Binnenwirtschaft, trat der negativ marktgeleitete Integrationsgedanke<sup>26</sup> mit seinen fragmentierenden und polarisierenden Wirkungen. Mit dem Zwang zur Durchsetzung eines europäischen Verkehrsmarktes wurde zudem ein neues (vermeintliches) Junktim geschaffen, mit dem die Deregulierungsoffensive auf nationaler Ebene vorzudringen vermochte: der supranationale Zwang zur Deregulierung der internationalen Transportwirtschaft.<sup>27</sup> Warum aber hat sich der Rat der nationalen Regierungschefs und Transportminister, so lange zögerlich, »ganz plötzlich« für eine hochgradig liberalisierte Verkehrswirtschaft entschieden? Neben der zwischenzeitlichen Verallgemeinerung und Konsolidierung des pragmatisch-marktradikalen Neoliberalismus in Europa muß dazu noch ein weiterer Machtfaktor berücksichtigt werden, der von außen kam und auch im Innern wirkte.

### Die europäische (Transport-) Wirtschaft in der Triadenkonkurrenz

Die transportwirtschaftliche Deregulierungspolitik in den USA seit 1978 hatte - zur Hochzeit der Eurosklerosis - die Logistikkosten jenseits des Atlantiks bereits um einige Milliarden Dollar pro Jahr gesenkt. Die Transportkosten sanken durchschnittlich um 19% (Bress o.J., 17). Diese Information wurde in europäischen Nationalstaaten durch verschiedene bestellte Gutachten (z.B. DIW 1986, Soltwedel et. al. 1986) und im Zuge der akademischen Begleitung und Absicherung des Binnenmarktprojekts durch den Cecchini-Bericht (1988) europaweit verbreitet.<sup>28</sup> Nicht oder nur am Rande

26 Die nationalstaatlichen transportwirtschaftlichen Produktionsverbände (und damit die explizit nationalstaatliche Industriepolitik) wurden gleichzeitig mit der Beschaffungsrichtlinie angegriffen, wonach zuvor ausgenommene Teile der nationalen Staatsnachfrage (z.B. im Verkehrssektor) in europäische Konkurrenz gesetzt werden muß (vgl. zur Liberalisierung des öffentlichen Beschaffungswesens Busch 1991, 50f).

27 Der »Sachzwang Europa« wurde politisch konstruiert: Eine 1991 eingereichte Klage vor dem EuGH zur Überprüfung der Rechtmäßigkeit der (zum Klagezeitpunkt noch bestehenden) deutschen Tarifregulierung wurde vom EuGH dahingehend beantwortet, daß einer auf nationaler Ebene erfolgenden Festlegung von Tarifen im Güterfernverkehr durch staatliche Kommissionen im Prinzip weiterhin nichts entgegensteht. Wesentlich ist lediglich die Beachtung der wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen und die Nichtdiskriminierung von ausländischen Anbietern (DVZ 25.11.1993, 9). Dieses Urteil belegte, daß sich hinter dem vermeintlichen Sachzwang ein nationales Kräfteverhältnis verbarg.

28 Bei der Popularisierung der Deregulierungsargumente spielte ferner das internationale und nationale Diskursnetzwerk des utopischen Marktradikalismus eine erhebliche Rolle



diskutiert wurde, daß die Kostensenkung besonders stark durch die Senkung der Löhne (durchschnittlich um 20%) und die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen möglich wurde. Direkt profitieren konnten von sinkenden Preisen hingegen nur bestimmte »Konsumentengruppen«, hauptsächlich große Verlager und Bewohner metropolitaner Zentren sowie neuartige Transportkonzerne, die sich im Zuge der Deregulierung durch Fusionen, Übernahmen und beschleunigtes Wachstum zu multimodalen und verstärkt international expandierenden Logistikkonzernen mauserten (Dempsey 1989, Plehwe 1989). Neben dem Aufbau riesiger, international, industriell und auf dem modernsten Stand der Informationstechnologie<sup>29</sup> operierender Transportsysteme, bieten die führenden Transportkonzerne mittlerweile umfassende Logistikleistungen, z.B. die Übernahme der kompletten Distributionssysteme eines Handelsunternehmens oder die gesamte Beschaffungslogistik für ein Industrieunternehmen, womit sie eine zentralere und wesentlich aktivere Rolle im logistischen Rationalisierungsprozeß einnehmen, als es die fordistischen Transportakteure vermocht hätten. Die Transportspezialisten werden in diesem Prozeß zu Mitorganisatoren der nach Rationalisierungsgesichtspunkten vorgenommenen Reterritorialisierung kapitalistischer Akkumulation.<sup>30</sup>

Die Heterogenisierung der Arbeit entlang der Wertschöpfungskette wird für die industriellen Zulieferbeziehungen in der lean production Debatte seit geraumer Zeit diskutiert: Kernunternehmen, »global single modular supplier« (Systemzulieferunternehmen) auf der einen, prekäre Subzulieferer auf der anderen. Die Ausdifferenzierung der Transportwirtschaft folgt der gleichen Logik: (möglichst) globale logistische Systemdienstleister, die als einziger Ansprechpartner (key account management) einen großen Teil (modul) oder sogar bisweilen die gesamten logistischen Bedürfnisse eines Kunden organisieren auf der einen<sup>31</sup>, zunehmend prekarierte Subunternehmen (z.B. owner operators im Straßengüterverkehr), welchen in der Regel die konkrete Durchführung der einfachen Transporttätigkeit übertra-

---

(vgl. zur Geschichte der zirkulären Deregulierungsdiskussion in Deutschland Plehwe 1994a).

- 29 Z. B. zur lückenlosen Kontrolle der Transportprozesse und zur vollständigen Dokumentation des Verbleibs einer Sendung zu jedem Zeitpunkt des Transportvorgangs (tracking and tracing). Die Bewegung der Fracht kann bei UPS, Federal Express etc. heute bequem zu Hause am Computer via Internet verfolgt werden.
- 30 Eine UN-Studie (1989) weist in diesem Zusammenhang auf die Gefahr der Abkopplung von Lateinamerika für den Fall hin, daß die Region nicht in das moderne, multimodale (containerisierte) Transportsystem einbezogen wird.
- 31 Zur Erfüllung dieses Ziels liefern sich die weltgrößten Konzerne der einen Gewichtsklasse (Frachtstücke bis maximal 60 kg) neuerdings mit anderen Großkonzernen der Transportwirtschaft in Strategischen Allianzen, die auch sperrigere Fracht transportieren. Das Anliegen großer Verlager nach Komplettdiensten kann bislang nur in Transportbündnissen wie dem zwischen der europäischen Großspedition Kühne & Nagel (50% Tochter von Viag/Bayernwerk) und dem weltgrößten Transportkonzern UPS erfüllt werden.

gen wird, auf der anderen (vgl. Danckwerts et. al. 1991, Plehwe 1994).

Neben der kaum direkt spürbaren markroökonomischen Dimension der US-Deregulierung war die mikroökonomische Botschaft verschärfter US-Konkurrenz bereits Ende der 70er/Anfang der 80er Jahre zumindest in Ansätzen sichtbar. Die aggressiven US-amerikanischen Transportkonzerne bedrohten bereits zu diesem Zeitpunkt massiv die wenig moderne Operativsweise des europäischen Transportkapitals, egal ob privat oder staatlich. Was die japanische Auto- und Elektronikindustrie für die europäischen Branchen war, stellten vor allem die US-amerikanischen Transport- und Logistikkonzerne für die hiesigen Transporteure dar (vgl. Bress o.J., 19).

Den europäischen »Konzernen«, insbesondere nationalen Postämtern und den Fluglinien, jagten vor allem die sogenannten Integratoren (z.B. Federal Express, DHL, UPS, TNT) mächtige Angst ein. Innerhalb weniger Jahre schafften es diese vier Konzerne (drei US-amerikanische und TNT aus Australien) z.B., den größten Teil der internationalen Expressluftfracht von den traditionellen Airlines zu übernehmen.<sup>32</sup> Der Air-Cargo Deregulation Act von 1977 (wegen massiver Lobbyarbeit auch Fed-Ex-Bill genannt) ermöglichte z. B. die schumpeterianische Erfolgsgeschichte von Federal Express, weil das Entfallen der US-Beschränkungen im multimodalen und durchgehenden Transport dem Konzern traumhafte Wachstumsraten bescherte (Hamilton 1990).

Gleichzeitig drängten die Integratoren auch, z.T. illegal, aber mit freundlicher Unterstützung der Kundschaft (anfangs hauptsächlich Großbanken, Dienstleistungsbetriebe etc., vgl. Wojtek 1987, 29), auf die bis dahin geschlossenen nationalen Post- und Verkehrsmärkte.<sup>33</sup> UPS öffnete seine erste Niederlassung in Deutschland im Jahr 1976 und kaufte 1992 sein sechzehntes europäisches Unternehmen, die in England führende Expressfirma Carryfast mit 900 Beschäftigten (FR 30.6.1992, 10). Ende der 70er Jahre waren bereits alle erfolgreichen US-Konzerne in einem oder mehreren europäischen Ländern vertreten (Hector 1987).

Die ausländischen Integratoren beteiligten sich zudem mit wachsender Effizienz an der europäischen Transportpolitik. 1981 gründeten sie (gemein-

32 Der internationale Luftfrachtmarkt (US\$ 7 Mrd.) wurde 1995 zu mehr als 50% von insgesamt sechs Integratoren abgewickelt. 1982 hatten sie den großen Fluglinien erst 10% der Fracht abgenommen (DVZ 25.7.1996, 8).

33 Ein in den 80er Jahren zunehmend genutztes Instrument zur Aushöhlung der nationalen Postämter fand sich mit dem Instrument des Re-Mailing. Massensendungen werden dabei z.B. in Deutschland abgeholt und über eine preiswertere Post im Ausland wieder in das Distributionssystem der deutschen Post eingespeist. Dem anteiligen Aufwand (die Distribution ist wesentlich arbeitsintensiver und damit teurer als die zentrale Annahme) steht bei der international geregelten zwischennationalen Verteilung der über das Porto erzielten Einnahmen keine angemessene Entlohnung gegenüber. Durch die verbesserte elektronische Fernübertragung entfällt mittlerweile sogar der physische Umweg, mit dem die findigen Transportunternehmen zuerst ihren Gewinn einheimsten.

sam mit einigen deutschen Firmen) z.B. den Bundesverband internationaler Kurierdienste e.V., dem es 1984 in Deutschland erstmals gelang, das nationale Postmonopol (für internationale Expressbriefe) aufzubrechen. Auf internationaler Ebene sind die schnellen Boten in der International Courier Conference mit Sitz in Genf zusammengeschlossen, um »...den unterschiedlichen Monopolansprüchen der verschiedenen nationalen Postverwaltungen entgegenzutreten und für eine weitere Verbreitung dieser neuen Dienstleistung zu sorgen« (Wojtek 1987, 40). Eine eigene Lobby wurde in Brüssel mit der Beeinflussung des Integrationsprozesses in Sachen Postmärkte beauftragt (vgl. *The Economist* 29.9.1990, 73).

Gleichermaßen bedrohlich wuchsen die US-amerikanischen Gütereisenbahnen zu internationalen und multimodalen Transportkonzernen, weil sie – wie die internationalen Kurier-, Express- und Paketdienste für kleinere und leichtere Sendungen – durchgehend integrierte (also nicht mehr mehrstufige) Containertransporte organisieren konnten, nachdem sie sich mit großen Reedereien alliiert hatten bzw. solche übernahmen, was vor der US-Deregulierung nicht gestattet war. Der Eisenbahngigant CSX, z.B., kaufte in den 80er Jahren ein großes Straßengüterverkehrsunternehmen, die Großreederei Sea-Land und die größte Binnenschiffahrtsreederei der USA, American Barge Lines (Dempsey 1989, 154f). Die funktionale Trennung der Personenbahn (die als Unternehmen Amtrak seit Mitte der 70er Jahre staatlich geführt wird und ein äußerst rudimentäres Netz von öffentlichem Personenverkehr aufrecht erhält) von den privaten Güterlinien hatte den US-Konzernen im Laufe der 80er Jahre ein erhebliches Wachstum bei der Eisenbahnfracht beschert, das die europäische Rede vom die Eisenbahn benachteiligenden Güterstruktureffekt<sup>34</sup> ad absurdum führt. U.a. mit Doppelstock-Containerzügen<sup>35</sup> wurde die Produktivität stark erhöht. Vergleichbar der europäischen Autoindustrie jedenfalls mußten die europäischen Transportkonzerne und damit zu einem guten Teil die europäischen Staaten selbst auf die verschärfte Konkurrenz reagieren, was mit der umfassenden Durchführung der Privatisierungs- und Liberalisierungspolitik in EG-Europa seit Mitte der 80er Jahre geschah.

### **Das neue europäische Gütertransportsystem**

Das neoliberal erweiterte, europäische Staatsprojekt (»gemeinschaftliches Verkehrssystem« in einem einheitlich liberalisierten Verkehrsmarkt, europäische Logistik- und Industriepolitik) läßt sich anhand einer weiteren

34 Demnach führt der abnehmende Anteil bahnaffiner Massengüter am Verkehrsvolumen zum strukturellen Niedergang dieses Verkehrsträgers. Die Containerisierung hat den Trend in den USA vollständig umgekehrt (vgl. Gordon 1993).

35 In den Vereinigten Staaten stören keine Stromleitungen den Einsatz von doppelt gelagerten Containern, weil praktisch ausschließlich Diesellokomotiven zum Einsatz kommen.

»Deregulierungsinitiative« jüngerer Datums seitens der britischen und deutschen Regierung auf den Punkt bringen. Helmut Kohl und John Major installierten auf einem Regierungstreffen im April 1994 eine deutsch-britische Deregulierungsgruppe, die sich ausschließlich aus hochkarätigen Vertretern der deutschen und britischen Wirtschaft zusammensetzte.<sup>36</sup> Diese Arbeitsgruppe traf sich zweimal, um den beim BMWi erhältlichen Bericht »Deregulierung Jetz« (o.J., 1995) zu erstellen. Neben dem bereits bekannten Programm der vollständigen »Deregulierung« innerhalb der EG, der »gleichmäßigen Durchsetzung von bestehenden Vorschriften«, der Ermöglichung privaten Engagements bei der Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur »in geeigneten« (sprich: profitablen) Fällen wurde auch die »Einführung eines marktorientierten, europaweiten fortschrittlichen Telematik-Systems im Verkehr« gefordert (ebd., 36f).

Ähnlich wie beim Europaprojekt der Airbus-Produktion gegen den US-Hersteller Boeing geht es bei der Einführung eines Telematiksystems im Verkehr um ein industriepolitisches Programm für europäische Elektronikkonzerne als Reaktion auf vergleichbare Konkurrenzprojekte in den USA und Japan (vgl. ITF 1995). Insbesondere an Stellen, an denen jeder einzelne Nationalstaat komplett überfordert ist, werden Initiativen für europäisch erweiterte Staatsprojekte (häufig in Hegemonie schaffenden Koalitionen zunächst einzelner Nationalstaaten) im Mehrebenensystem der EG/EU durchgesetzt.<sup>37</sup> Die auch bei kritischen Analysen weithin vorherrschende, dichotomische Unterscheidung zwischen »Nationalem« und »Globalem« (bzw. nicht Nationalem) kann somit anhand der Veränderung der Formen staatlicher Organisation von Transportsystemen in Europa sinnvoll in Frage gestellt werden. Im Kontext der Entwicklung der Europäischen Integration wurde eine inhaltliche und formale Transformation von Staatlichkeit vollzogen, die über den bereits beschriebenen Funktionswandel politischer Organisation hin zum »nationalen Wettbewerbsstaat« (Hirsch 1995) hinausgeht.<sup>38</sup> In der staatstheoretischen Diskussion wurde bereits darauf aufmerksam gemacht,

36 U.a. waren Vertreter von Mercedes Benz, BASF, der Veba AG und der Confederation of British Industry beteiligt. Lediglich die Leitung der Gruppe wurde von insgesamt zwei Vertretern der jeweiligen Ministerialbürokratie übernommen.

37 Dabei kommen die für die EG-Integrationsfortschritte typischen package-deals zur Anwendung, bei denen im Entscheidungsprozeß unterlegene »Nationalstaaten« eine Kompensation für ihre Mitwirkung erhalten. Die mittlerweile im Rahmen des Entscheidungsprozesses erweiterte Anwendung von Mehrheitsbeschlüssen (gegenüber dem alten Konsensprinzip) erleichtert die Durchsetzung von solchen Initiativen, weil nicht mehr alle Regierungen gewonnen werden müssen.

38 Das deutsche industriepolitische Projekt Magnetschwebbahn Transrapid läßt sich mit dieser Argumentationsfigur noch gut erklären, die transnational europäische Organisation der Airbus-Produktion schon nicht mehr hinreichend. Das Transrapidprojekt wurde übrigens von der Bundesregierung als Teil der Transeuropäischen Netze (TEN) deklariert, um Zugriff auf europäische Gelder zu gewährleisten.

daß der nationale Staat sowohl nach oben als auch nach unten Kompetenzen »abgibt« (Jessop 1994). Der sich dahinter verbergende, qualitative Vermachtungsprozeß läßt sich mit dem Bild der »Aushöhlung« des nationalen Staates aber nicht begreifen. Der Funktions- (Wettbewerbsstaat) und Formwandel (transnationale Zentralisierung im Rahmen der EU und subnationale Dezentralisierung) bezeichnet eine weiter reichende Transformation des Staates, die sich mit den traditionellen Kategorien der Nationalstaatsanalyse nicht mehr erfassen läßt (Ruggie 1993). Die hegemoniale staatliche Politik in Europa zielt auf die Ermöglichung und Durchsetzung eines transnationalen Akkumulationsregimes in Europa<sup>39</sup> (Röttger 1993). Das diesem Zweck dienliche und im Zuge der Vertiefung der Europäischen Integration als Entwicklungspfad durchgesetzte, europäische Gütertransportsystem ist allerdings nicht in derselben Hinsicht europäisch wie die fordistischen Transportsysteme in politökonomischer Hinsicht deutsch, dänisch oder britisch waren. Es bildet ein infrastrukturelles und operationelles Netz (eine Infrastruktur im weiten, über die physische Infrastruktur z.B. der Transeuropäischen Netze hinausgehenden Sinne), welches die neue räumliche Hierarchie des flexibilisierten Metropolenkapitalismus mit An- und Abkoppelungseffekten verbindet und sehr einseitig und selektiv funktionsfähig und profitabel machen hilft.<sup>40</sup>

Das alte Leitbild der staatlich organisierten, territorialen Homogenität wurde bereits weitgehend dem Verwertungsprinzip des privaten Kapitals untergeordnet, wonach der (zu erzielende oder zu erwartende) Profit den Raum strukturiert. In diesem Kontext ergibt sich trotz Angleichung der Operations- und Organisationsweise von privaten Unternehmen zwar sicherlich keine allgemeine Konvergenz »nationaler« Strukturen in Europa, sehr wohl aber eine Konvergenz der mit verstärkter sozialer Exklusion von marginalisierten Bevölkerungsteilen verbundenen Problemlagen (vgl. Bieling/Deppe 1996b). Jedenfalls diktierte seit Mitte der 80er Jahre nicht mehr die nationalstaatliche Abschließung das Geschehen im transportwirtschaftlichen Politikfeld

---

39 Zur Anwendung der neogramscianisch und regulationstheoretisch inspirierten Methodik auf die Analyse der Europäischen Integration vgl. Bieling/Deppe (1996a).

40 In dieser Hinsicht wäre der Einsatz der Struktur- und Regionalfondsmittel genauer zu untersuchen, die häufig in aufwendige Infrastrukturvorhaben (z.B. Straßenbau und Fluhäfen in Ländern, die eine völlig unterentwickelte Eisenbahninfrastruktur besitzen) gesteckt werden. Straßen, Eisenbahnen und Luftverkehr müssen keineswegs nur »verbinden«, wie es Bundesverkehrsminister Wissmann in einer großen Plakataktion zur Werbung für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit der Öffentlichkeit mitteilte, wenn die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur z.B. in Richtung Osteuropa vor allem der Ausdehnung von Lohnveredelungsstrategien Vorschub leistet. Die Bestrebung zur Verwirklichung Transeuropäischer Netze läßt sich häufig nur durch die Streichung von kleinräumig wirksamen Infrastrukturvorhaben finanzieren. Z. B. protestierten die belgischen Eisenbahngewerkschaften kürzlich energisch gegen die ICE-Verbindung Köln - Brüssel - Paris, weil gleichzeitig die Mittel für das belgische Nahverkehrsnetz massiv eingeschränkt werden sollten.

Europas, sondern eine effektive transnationale Integration.<sup>41</sup> Die nationalstaatliche Unterstützung der europäischen Logistik- und Transportorganisation spielt dabei nach wie vor eine zentrale Rolle, zumal zahlreiche Widerstände gegen eine umfassende Europäisierung nur durch Mithilfe staatlicher Politik zu überbrücken sind.<sup>42</sup>

Die ordnungspolitische (regulative) Integration des europäischen Territoriums kommt 1998 mit der Einführung der »Kabotage« (inländische Beförderung durch ausländische Anbieter) im Straßengüterverkehr bereits zum Abschluß. Jedes Transportunternehmen Europas mit ausreichendem Kapital kann dann, rechtlich betrachtet, in der gesamten Union eine geographisch funktionale Transportkette für Beschaffung und Distribution organisieren (vgl. Financial Times Survey Logistics 15.10.1996). Damit können z.B. portugiesische Kraftfahrer in unmittelbare Konkurrenz zu deutschen gesetzt werden, falls keine Entsenderichtlinie für das Transportwesen den nationalen Tarifraum schützt, die bislang nur für das Baugewerbe diskutiert wird.

In den 80er Jahren strukturierten unzählige Transportkonzerne in Europa ihre Operations- und Organisationsweise weitgehend um, damit eine häufig zunächst nationale, dann auch europäische und nur in wenigen Fällen den gesamten Triaden- oder gar globalen Raum umfassende, flächendeckende Bedienung der größeren und kleineren Kundschaft gewährleistet werden konnte. »Nachfrage- und marktgerechte« Konzern- und Organisationsstrukturen wurden u.a. durch massive Investitionen in moderne Informations- und Kommunikationstechnologien und industrialisierte Umschlaglager, Divisionalisierung der Unternehmen, systematisches controlling, Einrichtung von profit-centern, Aufwertung der Marketing-Funktion, key-account management für Großkunden etc. in der traditionalistischen Branche eingeführt, wobei die Unternehmensorganisation der Integratoren als unmittelbares Vorbild fungierte (Bieber/Sauer 1992, Plehwe 1994). Die führenden europäischen Unternehmen<sup>43</sup> modernisierten sich plötzlich in Windeseile (vgl. allgemein zur Veränderung der Angebotsstrukturen Bjelicic 1990) und begannen auch damit, die Veränderung ordnungspolitischer Rahmenbedingungen aktiver voranzutreiben. In den 90er Jahren führte die neue, staatlich häufig massiv unterstützte, Selbstorganisation der Transportunternehmen zum Auf- bzw. Ausbau von europäischen Unternehmensverbänden und Lobbygruppen. Neu entstanden sind z.B. zwei Gruppen namens Freight Forward Europe (Großspeditionen) und Eu-

41 Diese Integration erstreckt sich auch schon auf die beitriftswilligen Länder Osteuropas, welche ihre nationale Politik in hohem Maße an die EU-Strukturen angleichen (müssen). Zum Fall Polen vgl. Bohle (1997).

42 Zum Problemfeld kombinierter Verkehr Straße/Schiene vgl. die Studie von Bukold (1995).

43 Die Distributionsorganisation der japanischen Konzerne gilt übrigens als Ursache für die überraschend schwache »Performance« der japanischen Industrie (abgesehen von den Zweigen Automobil und Elektronik (vgl. FT 6.3.1997, 12).

ropean Freight & Logistics Leaders Club (vgl. DVZ 15.9.1994, 1 und 3.1.1995, 1).

Die Privatisierung von Post- und Bahnunternehmen reichert die Landschaft der Transportkonzerne in Europa um einige hochkarätige Akteure und neue Operationsweisen an.<sup>44</sup> Mit der Trennung von Fahrweg und Betrieb bei den Eisenbahnen und der Einrichtung von transnationalen »Freeways« wurde die Schieneninfrastruktur für privates Betreiberkapital und eine direkte transnationale Transportorganisation zugänglich.<sup>45</sup> Zuletzt übernahm die (bereits vollständig privatisierte) holländische Post den australischen Integrator TNT, womit der rasche Übergang vom nationalen direkt zum »globalen« Akteur glückte. Ebenfalls nicht mehr exklusiv in US-amerikanischer Hand ist das Unternehmen DHL, das zum Teil von Lufthansa und Japan Airlines übernommen worden ist. Von den vier größten Integratoren sind inzwischen also zwei US-amerikanisch und zwei »europäisch« b asiert.

Noch klassisch nationalstaatlich wurde die deutsche Post durch Millia rdeninvestitionen in eine moderne, ebenfalls dem Vorbild der Integratoren vergleichbare, Infrastruktur (informationstechnologisch vernetzte Umschlagzentren, das neue Frachtkonzept der Post) für den europäisierten Wettbewerbsrahmen fit gemacht, bevor sie endgültig privatisiert wird. Dabei wurde im eklatanten Bruch zur fordistischen Praxis und entgegen vorheriger Verlautbarung praktisch der gesamte Bahnverkehr des Staatsunternehmens auf die Straße verlegt (FR 25.2.1997, 6). Während das transnational erweiterte Akkumulationsregime die fordistische Verwertungskrise entschärfte, weil es erweiterte Sphären für Kapitalanlagen und -wachstum schuf (zu Lasten schwächerer Konkurrenzteilnehmer), wird der alte ökologische Widerspruch der fordistischen Vergesellschaftung auf eine neue Spitze getrieben. Die anhaltende Zunahme der Belastung der Umwelt durch die fortschreitende Automobilisierung und die zunehmende Verlagerung des Transports vom Schienen- auf den Straßen- und Luftverkehr steht in eklatantem Widerspruch zum längst erkannten ökologischen Handlungsbedarf.

Vor allem die Transformation der strikt nationalen Ordnungsrahmen in eine europäische regulative Politik<sup>46</sup> (Majone 1996) und die Prekarisierung der

44 Andere Akteure mit ebenfalls heimisch nationaler Kapitalbasis schälten sich mit Hilfe von kapitalistischen Konzentrations- und Zentralisationsprozessen aus älteren privaten Unternehmen heraus. In Deutschland wurden drei » weltmarktfähige« Logistikkonzerne in der Konzernwelt der größten deutschen Handelskonzerne untergebracht. Vgl. zur Geschichte von Schenker, Thyssen Haniel Logistic und Kühn & Nagel sowie zu Beispielen aus europäischen Nachbarländern Plehwe (1994).

45 Die ersten beiden transnationalen Korridore wurden für Strecken zwischen dem Benelux-Raum und Italien (einmal via Deutschland, einmal via Frankreich) festgelegt. So können z.B. von Rotterdam nach Italien durchgehende Züge vom deutsch-niederländisch-US-amerikanischen Betreiber NDX Intermodal BV, einem Gemeinschaftsunternehmen der Deutschen, Holländischen und der US Bahn CSX, eingesetzt werden (DVZ 19.4.1997, 1).

46 Diese geht auch mit einer Transformation der nationalstaatlichen und des europäischen

Transportarbeit aber war der neue Souveränitätspreis, den auch der deutsche Nationalstaat für den Europäisierungserfolg zu zahlen hatte. Die Frage nach der Rolle des eigentlichen Souveräns in einer Demokratie z.B. bei der Gestaltung einer Europäischen Verkehrspolitik, nach dem europäischen Volk, wird im Zuge des aktuell dominanten Herrschaftsprojekts zumeist gar nicht erst gestellt.<sup>47</sup> Es wird somit wohl noch eine Weile bei lokalen Protesten von unmittelbar negativ Betroffenen bleiben, die leider häufig rückwärtsgewandt und ausschließlich defensiv »national« argumentieren und damit hoffnungslos hinter dem Operationsradius der europäischen Konzernwelt zurückbleiben.

Grundsätzlich aber geht es um das politische Prinzip der Europäischen Integration. Die Rückkehr zu einer positiven Integrationslogik, die etwa den Zielkonflikt zwischen Begünstigung der Verwertungsinteressen von großen Konzernen und ökologischer Modernisierung nicht systematisch zu Lasten des zweitgenannten Ziels auflöst und eine »Verkehrswende« (Hesse 1993) einleitet, bleibt allerdings ein idealistisches Geschäft, solange einige politische und ökonomische Grundstrukturen dafür nicht existieren. Eine notwendige (wenngleich nicht hinreichende) Voraussetzung liegt in der transregionalen und transnationalen Reorganisation gesellschaftlicher Kräfte »von unten«. Die normative Kraft einer Europäischen Linken darf sich schon bald an der Auseinandersetzung um die Osterweiterung versuchen: Wenn die kompensatorischen Politiken der EU in Form der Regional- und Strukturfonds für den Osten geringer sind als für den Süden Europas, dann haben die fortschrittlichen Kräfte versagt. Die in Ansätzen hier beschriebene Form selektiv transnationaler Vergesellschaftung würde sich mit noch größerer Macht als bisher in die nur noch scheinbar nationalen Verwertungsräume und Gesellschaften einschreiben.

---

Staatsapparates einher. Vgl. zur Ausweitung der Rolle von (technokratischen) Kommissionen Majone (1994 a und b).

47 Zum Problem der klassischen Demokratietheorien gegenüber der bestehenden europäischen Vermachtungsstruktur vgl. Felder (1997).



## Literatur

- Aberle, Gerd (1992): Lean Production - auch für die Transportwirtschaft aktuell, in: *Internationales Verkehrswesen*, Nr. 44, 3.
- (1996): *Transportwirtschaft*, München.
- Amtsblatt der EG Nr. C49/9-10.
- Bieber, Daniel; Sauer, Dieter (1992): Das Speditions- und Transportgewerbe im Umbruch – auf dem Weg zu einer modernen Logistikbranche, 103-130 in: *Jahrbuch sozialwissenschaftliche Technikberichterstattung*, Berlin.
- Bieling, Hans-Jürgen; Deppe, Frank (1996a): *Internationalisierung, Integration und politische Regulierung*, 481-512 in: Jachtenfuchs/ Kohler-Koch 1996.
- (Hrsg.), (1996b): *Arbeitslosigkeit und Wohlfahrtsstaat*, Opladen.
- Bjelcic, Borislav (1990): *Internationaler Unternehmenswettbewerb im gewerblichen Güterverkehr*, München.
- (1987): *Logistik*, in: *Muttersprache* Nr. 3/4, 153-161.
- Bohle, Dorothee (1997): *Zwischen lokaler Anarchie und globalen Netzen: Transformationsprozesse im polnischen Straßengüterverkehr*, Berlin (WZB discussion paper).
- Bologna, Sergio (1994): Wenn immer mehr Menschen aus gesicherter Arbeit herausfallen, in: FR 16.2.1994, 10.
- Bress, Ludwig (o. J.): *Transportunternehmer 2000*, Frankfurt (Deutsche Transportbank).
- Bukold, Steffen (1996): *Kombinierter Verkehr Schiene/Straße in Europa*, Frankfurt/M.
- Bundesverkehrsministerium (1991): *Verkehr in Zahlen*, Bonn.
- Busch, Klaus (1991): *Umbruch in Europa*, Köln.
- Cecchini, Paolo (1988): *Europa '92 - Der Vorteil des Binnemarkts*, Baden-Baden .
- CBI (Confederation of British Industry)/TNT Express (1992): *Transport & Distribution in the Single Market*, London.
- Cockett, Richard (1995): *Thinking the Unthinkable, Think-Tanks and the Economic Counter Revolution*, 1931-1983, London.
- Cox, Ronald W. (1995): Corporate Coalitions and Industrial Restructuring Explaining Regional Trade Agreement, in: *Competition & Change*, Vol. 1, No 1., 13-30.
- Danckwerts, Dankwart (Hg.), (1991): *Logistik und Arbeit im Gütertransportsystem. Rahmenbedingungen, Verlaufsformen und soziale Folgen der Rationalisierung*, Opladen.
- Dempsey, Paul Stephen (1989): *The Social and Economic Consequences of Deregulation*, New York.
- Deregulierung Jetzt (o. J.) *Bericht der Deutsch-Britischen Deregulierungsgruppe*, Bonn.
- Deregulierungskommission (1990), *Marktöffnung und Wettbewerb*, Bonn (Erster Bericht).
- DVZ, *Deutsche Verkehrszeitung*, verschiedene Ausgaben.
- DIW (1986): *Gutachten im Auftrag des Bundesministers für Wirtschaft: Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung von Deregulierungsmaßnahmen in den USA: Schlußfolgerungen für die Bundesrepublik Deutschland*, Berlin.
- Doherty, Ann, Hoedemann, Olivier (1997): Europa aus der Sicht des Großen Kapitals, in: *Forum Wissenschaft* 1, 6-11.
- Dörre, Klaus (1996): Globalisierungsstrategien von Unternehmen - ein Desintegrationsphänomen? in: *SOFI-Mitteilungen* Nr. 24, 15-28.
- Erdmenger, Jürgen (1991): Verkehr, 1179-1295 in: Groeben, Hans von; Thiesing, Jochen; Ehlermann, Claus-Dieter (Hrsg.), *Kommentar zum EWG-Vertrag*, Art. 1-84, Baden-Baden .
- ERI (1984): *Missing Links*, Brüssel .
- ERI (o. J.): *Missing Networks. A European Challenge*, Brüssel.
- Felder, Michael (1997): Demokratie in Europa neu erfinden, in: *Forum Wissenschaft* 1, 16-20.
- FR, *Frankfurter Rundschau*, verschiedene Ausgaben.
- FT, *Financial Times*, verschiedene Ausgaben.
- Gamble, Andrew; Payne, Anthony (1996): *Regionalism & World Order*, Houndsmills.
- Gardner, James N. (1991): *Effective Lobbying in the European Community*, Deventer.
- George, Stephen (1996): The European Union, 1992 and the Fear of 'Fortress Europe', 21-54 in: *Gamble/Payne* (1996).

- Gordon, Benjamin J. (1993): US-Frachtbahnen auf der Überholspur, in: *Internationales Verkehrswesen* 45, 595-597.
- Grabitz, Eberhard (1985): Das politische Ermessen des Rates, in: *Integration* Nr.3, 103-107.
- Grahl, John; Teague, Paul (1990): 1992. *The big market*, London.
- Hamilton, Geoffrey W. (1990): Federal Express – L'IBM des messageries exprès, in: *I.P.T.T Etudes* 60, 1-37.
- Harvey, David (1989): *The Condition of Postmodernity*, Oxford.
- Hayek, Friedrich August von (1991): *Der Weg zur Knechtschaft*, München (zuerst 1944).
- Hector, Bernhard (1987): Aus der Entstehungsgeschichte der Kurier-, Paket- und Expressdienste, 8-21 in: *Transportmärkte*, Hamburg (Spiegel-Verlag Reihe Märkte im Wandel Band 13).
- Hesse, Markus (1993): *Verkehrswende*, Marburg.
- Hirsch, Joachim (1995): *Der nationale Wettbewerbsstaat, Staat, Demokratie und Politik im globalen Kapitalismus*, Berlin, Amsterdam.
- Holman, Otto, van der Pijl, Kees (1992): *Restructuring the Ruling Class and European Unification*, University of Amsterdam (Department of International Relations Working Paper No. 28).
- Ihde, Gösta B. (1990): Die Entwicklung des EG-Verkehrsmarktes, 145-164 in: Dichtl, Erwin (Hrsg.), *Schritte zum Europäischen Binnenmarkt*, München.
- ITF (1992), *Die Globalisierung der Luftverkehrswirtschaft und ihre Auswirkungen auf die Beschäftigten*, London.
- (1994): *Challenging Deregulation of the Skies*, London.
- (1995): *Eine neue Verkehrsrevolution? Telematik im Straßenverkehr*, London.
- Jachtenfuchs, Markus; Kohler-Koch, Beate (1996): *Europäische Integration*, Opladen.
- Jessop, Bob (1994): Veränderte Staatlichkeit. Veränderungen von Staatlichkeit und Staatsprojekten, 43-73, in: Grimm, Dieter (Hg.), *Staatsaufgaben*, Baden-Baden.
- Kommission der EG (1996): *Faire und effiziente Preise im Verkehr*, Brüssel (Grünbuch).
- Kronberger Kreis (1984): *Mehr Markt im Verkehr*, Bad Homburg.
- Läpple, Dieter (Hrsg.), (1993): *Güterverkehr, Logistik und Umwelt*, Berlin.
- Lammers, Eckhard (1987): Anforderungen an eine neue Verkehrsmarktordnung für die Bundesrepublik Deutschland, 125-232 in: *Der EG-Binnenmarkt als verkehrspolitische Aufgabe*, Göttingen.
- Machlup, Fritz (1977): *A History of Thought on Economic Integration*, London.
- Majone, Giandomenico (1996): *Redistributive und sozialregulative Politik*, 225-248 in: Jachtenfuchs/ Kohler-Koch 1996.
- (1994a): *Independence vs. Accountability? Non-Majoritarian Institutions and Democratic Government in Europe*, Florenz (European University Institute Working Paper 94/3).
- (1994b): *Understanding Regulatory Growth in the European Community*, Florenz (European University Institute Working Paper 94/17).
- Mayer, Hans (1993) Der Main-Donau-Kanal – Logistische Chance für Europa, 55-61 in: *Verkehrswege nach Ost- und Mitteleuropa*, Villingen.
- Monnet, Jean (1980): *Erinnerungen eines Europäers*, München.
- ÖTV/GTS (1990): *Handbuch logistische Rationalisierung, soziale Folgen und interessenorientierte Gestaltungsperspektiven im Gütertransportsystem*, Stuttgart.
- OECD (1986): *Competition, Competition Policy and Deregulation*, Paris.
- (1992): *Regulatory Reform, Privatisation and Competition Policy*, Paris.
- Overbeek, Henk (Hrsg.), (1993): *Restructuring Hegemony in the Global Political Economy. The rise of transnational neoliberalism in the 1980s*, London/New York.
- Payne, Anthony (1996): The United States and its Enterprise for the Americas, 93-130 in: *Gamble/Payne* (1996).
- Plehwe, Dieter (1989): Future's Past: Deregulierung in den USA – Vorbild für Europa? in: Deppe, Frank; Dörre, Klaus, Roßmann, Wittich (Hrsg.), *Gewerkschaften im Umbruch. Perspektiven für die 90er Jahre*, Köln, 346-380.
- (1994a): Marktwissenschaft, Entstehung und Wirkung der »Deregulierungswissenschaft« in: *Forum Wissenschaft* Nr.1, 11-14.
- (1994b): *Neue Logistik für deutsche Konzerne*, Duisburg: Sokoop-Verlag.

- Peltzman, Sam (1971): Taxation by Regulation, in: *The Bell Journal of Economics and Management Science*, Vol. 2/1, 22-50.
- Reh, Werner (1993): Die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften. Chance oder Risiko für eine umweltgerechte Mobilität? in: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, Beilage zur Wochenzeitung das Parlament, Heft 5, 34-44.
- Rogge, Heiner (1985): Die verkehrspolitische Untätigkeitsklage des Europäischen Parlaments: Konsequenzen aus dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 22. Mai 1985, in: *Internationales Verkehrswesen* Nr. 37, 310-314.
- Röttger, Bernd (1993): *Akkumulation und Regulation. Zur Dialektik von Vereinheitlichung und Fraktionierung in Europa*, Berlin: Institut für Internationale Politik (Arbeitspapier 022).
- Ruggie, John Gerard (1993): Territoriality and beyond: problematizing modernity in international relations, in: *International Organization* 47, Nr. 1, 139-174.
- Sauer, Dieter, Döhl, Volker (1994): Arbeit an der Kette. Systemische Rationalisierung unternehmensübergreifender Produktion, in: *Soziale Welt* Nr. 2, 196-215.
- Schumann u.a. (1994): Der Wandel der Produktionsarbeit im Zugriff neuer Produktionskonzepte, 11-44 in: Beckenbach, N.; van Treeck, W. (Hrsg.), *Umbrüche gesellschaftlicher Arbeit*, Göttingen.
- Soltwedel, Rüdiger; Busch, Axel; Gross, Alexander (1986): *Deregulierungspotentiale in der Bundesrepublik Deutschland*, Tübingen.
- Swann, Dennis (1988): *The Retreat of the State, Deregulation and Privatisation in the UK and US*, Harvester Wheatsheaf.
- United Nations (1989): Economic Commission for Latin America and the Caribbean, *The International Common-Carrier Transportation Industry and the Competitiveness of the Foreign Trade of the Countries of Latin America and the Caribbean*, Santiago (Cuadernos de la Cepal).
- van der Pijl, Kees (1984): *The Making of an Atlantic Ruling Class*, London.
- Walter, Rolf (1995): Der Wirtschaftsraum in historischer Perspektive, in: Feldenkirchen, Wilfried; Schönert-Röhlk, Frauke; Schulz, Günther (Hg.), *Wirtschaft, Gesellschaft, Unternehmen*, Stuttgart (1. von 3 Bänden), 500-515.
- Wildcat (1997): Zirkular Nr. 34/35.
- Wojtek, Ralf (1987): Kurier und Expressdienste, S. 22-41 in: *Transportmärkte*, Hamburg (Spiegel-Verlag Reihe Märkte im Wandel Band 13 ).