

Volker Ebert

Korporatismus zwischen Bonn und Brüssel

Die Beteiligung deutscher
Unternehmensverbände an der
Güterverkehrspolitik (1957–1972)



Franz Steiner Verlag Stuttgart 2010

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort.....	9
I. Einleitung	13
A. Zur Problemstellung – Unternehmensverbände unter Druck	13
1. Fragestellung und sachliche Abgrenzung des Themas	14
2. Forschungsstand, Quellenlage	17
3. Aufbau der Arbeit.....	22
B. Der Staat und die Verbände – Theoretische Grundlagen.....	25
1. Definition und Funktionen von Interessenverbänden	25
2. Korporatismus als Modell von Staat-Verbände-Beziehungen.....	27
a. Vom Pluralismus zum Korporatismus	27
b. Eckpunkte des Korporatismusmodells nach Schmitter und Lehmbruch.....	31
c. Defizite und Differenzierungen – Vom Makro- zum sektoriellen Korporatismus	37
3. Institutionen und Prozesse – Sektorieller Korporatismus als Instrument der Politikfeldanalyse	40
 ERSTER TEIL: INSTITUTIONEN UND AKTEURE – VERKNÜPFUNGEN VON STAAT UND VERBÄNDEN IM VERKEHRSPOLITISCHEN MEHREBENENSYSTEM	
II. Regulierte Handlungsspielräume – Nationale Ausgangsbedingungen bis zur Gründung der EWG	49
A. Staat vor Markt – Verkehrspolitische Traditionen und Rahmenbedingungen in der Bundesrepublik Deutschland.....	49
1. Die Grundlegung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsordnung im 19. Jahrhundert	50
2. Der Beginn des Schiene/Straße-Konflikts in der Zwischenkriegs- periode und die „Besonderheitenlehre“ des Verkehrswesens.....	52
3. Ausgebliebene Reformen – Die Festigung der regulierten Verkehrs- ordnung in den Anfangsjahren der Bundesrepublik	55

B. Interessen und Verbände im nationalen Güterverkehrswesen	63
1. Angebot – Die Interessenvertreter der Binnenverkehrsträger	63
2. Nachfrage – DIHT und BDI als Interessenvertreter der verladenden Wirtschaft	67
a. DIHT – Zwischen regionalen und branchenspezifischen Interessen	67
b. BDI – Zwischen Bahn- und Kraftfahrtinteressenten.....	72
3. Horizontale Verflechtungen – Die verkehrspolitische Verbands- systematik der frühen Bundesrepublik	78
a. Abgesteckte Interessen – Interessenkonzentration auf der Grundlage freiwilliger Verhaltensabstimmung der Verbände	78
b. Partner? Zur verkehrspolitischen Kooperation von DIHT und BDI.....	79
c. Konkurrenz in den eigenen Reihen – Die Entstehung des „Bundes- verbandes für den gesamten Werkverkehr“	84
C. Vertikale Verflechtungen zwischen Staat und Verbänden – DIHT und BDI als Teil nationaler Verkehrspolitik (1945–1957)	91
1. Auswahl und Reduktion – Die Durchsetzung des Repräsentations- monopols bei den politischen Instanzen	92
2. Institutionalisierte Schnittstellen zwischen Staat und Verbänden	102
D. Zusammenfassung – Herausbildung eines asymmetrischen Korporatismus auf nationaler Ebene.....	107
 III. Erweiterte Dimensionen – Institutionen und Akteure nach Gründung der EWG	112
A. Neue Rahmenbedingungen – Die Erweiterung der verkehrspolitischen Entscheidungsebene durch die Gründung der EWG	112
1. Verkehrspolitik im europäischen Integrationsraum.....	112
2. Besetzung der besten Plätze – Das Institutionengefüge der EWG als Ansatzpunkt verkehrspolitischer Interessenvermittlung.....	116
a. Gestalter – Ministerrat und Kommission	116
b. Stärke durch Schwäche? Europäisches Parlament und Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss	121
B. Angepasste Akteure – Die Europäisierung der Verbandslandschaft	131
1. Angebot – Die transnationale Kooperation der Verkehrsträger	132
2. Nachfrage – Die Gründung der europäischen Verladerverbände	134
a. DIHT, BDI und die europäische Integration des Verkehrswesens	134
b. Die Ständige Konferenz der Handelskammern der EWG	140
c. Die Union der Industrien der Europäischen Gemeinschaft (UNICE). 141	
C. Zusammenfassung – Institutionelle Voraussetzungen korporatistischer Interessenvermittlung auf europäischer Ebene	145

ZWEITER TEIL: PROZESSE DER INTERESSENVERMITTLUNG –
DEREGULIERUNGSBEMÜHUNGEN VON DIHT UND BDI IN BONN UND BRÜSSEL
(1958–1972)

IV. Interessenvermittlung zwischen Aufbruch und Ernüchterung (1958–1966)	153
A. Verhandlungen um die „Kleine Verkehrsreform“ in Bonn	153
1. Der Auftakt zu mehr Marktwirtschaft im Verkehrswesen (1958–1961)	153
a. Die Gutachtenoffensive	154
b. Die Umsetzung der „Kleinen Verkehrsreform“	170
2. Die Verkehrsreform in der Praxis (1962–1965)	202
a. Ausgelagerte Konflikte – Die Tarifkommissionen als Bewährungsprobe der reformierten Marktordnung	204
b. Die begrenzte Liberalisierung des Straßengüterverkehrs	215
c. Die blockierte Sanierung der Bundesbahn	223
B. Positionsbestimmung in Brüssel	238
1. Der Kampf um das Monopol – Erste Schritte in Brüssel (1958–1960)	238
a. Integration und Distinktion – Festigung und Abgrenzung der supranationalen Verbandsbeziehungen	238
b. Fühlungnahme nach außen – Annäherungsversuche an die Institutionen der EWG	243
2. Wechselnde Allianzen – Bewährungsproben der deutschen Verladerverbände in der europäischen Verkehrspolitik (1961–1963)	247
a. Kooperation – Die Verteidigung der deutschen Seehafentarife	247
b. Konfrontation – Die Entwicklung eines verkehrspolitischen Gesamtkonzepts auf der Gemeinschaftsebene	254
3. Blockierte Beziehungen (1964–1966)	292
C. Zusammenfassung – Korporatismus unter Belastung	300
V. Interessenvermittlung zwischen Neuanfang und Erosion (1967–1972)	305
A. Verteidigung des Erreichten – Widerstand gegen den „Leber-Plan“ in Bonn	305
1. Entstehung und Umsetzung des „Verkehrspolitischen Programms für die Jahre 1968 bis 1972“ (1967/68)	307
a. Verschlussache „Leber-Plan“	307
b. Die Pluralisierung der Verbandslandschaft	320
c. Re-Konzentration der Verbandslandschaft – Das Anhörungsverfahren im Verkehrsausschuss des Bundestags	339
2. Drängen auf die Reform der Reform (1969–1972)	352
a. Ringen um den „Leber-Pfennig“ und die Lizenzierung des Werkverkehrs	355
b. Die „Krise der administrierten Preise“ und der Versuch einer Reform der Tarifbildungsverfahren	364

B. Brüsseler Verkehrspolitik unter Ausschluss der Verbände.....	374
1. Stagnation und Neuanfang der europäischen Verkehrs- und Verbands- politik (1967/68)	374
a. Stagnation (1967)	374
b. Neuanfang (1968)	382
2. Eingeschränkte Kontakte – Die Umsetzung des verkehrspolitischen Gesamtprogramms (1969–1972)	389
a. Die Teilliberalisierung der Straße	389
b. Die Teilreform der Schiene.....	397
3. Gestörte Beziehungen – Die Reorganisation der europäischen Verbandssystematik	407
a. Ständige Konferenz: Re-Nationalisierung der Verbandssystematik...	408
b. UNICE: Straffung der Strukturen	414
C. Zusammenfassung – Grenzen des Korporatismus	417
 VI. Erosion des Korporatismus? Fazit.....	 420
 Anhang.....	 428
Abkürzungsverzeichnis.....	428
Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen	430
Verzeichnis der ungedruckten Quellen.....	431
Verzeichnis der gedruckten Quellen.....	436
Literaturverzeichnis	437