

## 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 Zwischenkriegsperiode und die „Besonderheitenlehre“ des Verkehrswesens .....	52
3. Ausgebliebene Reformen – Die Festigung der regulierten Verkehrsordnung 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 Verbandsystematik 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 „Bundesverbandes 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 Repräsentationsmonopols 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 Institutionenengefüge 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 Aufstakt 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
IV. 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. Verschlussssache „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