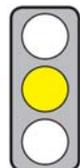


## KERNPUNKTE

**Ziel des Weißbuchs:** Die Kommission beschreibt ihre Vision für ein wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Verkehrssystem bis 2050 und stellt eine Strategie zu deren Umsetzung vor.

**Betroffene:** Alle Verkehrsteilnehmer.



**Pro:** (1) Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum und die Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs stärken den Binnenmarkt.

(2) Eine verkehrsträgerübergreifend gleichartige Anrechnung externer Kosten verhindert Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern.

**Contra:** (1) „Orientierungswerte“ beschreiben konkrete Wettbewerbsergebnisse, die nicht im Zuständigkeitsbereich der EU liegen.

(2) Der Verzicht auf die Einbeziehung aller Verkehrsträger in den europäischen Emissionsrecht-handel verhindert eine CO<sub>2</sub>-Reduktion zu den geringstmöglichen Kosten.

## INHALT

### Titel

**Weißbuch KOM(2011) 144** vom 28. März 2011: **Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem**

### Kurzdarstellung

#### ► Gegenstand des Weißbuchs

- Die Kommission beschreibt im Weißbuch
  - die Herausforderungen für die europäische Verkehrspolitik,
  - ihre Vision für ein wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Verkehrssystem bis 2050 sowie
  - eine Strategie zu deren Umsetzung.
- Das Weißbuch wird ergänzt durch einen Anhang, in dem die Kommission konkrete Initiativen auflistet (s. [CEP-Übersichtstabelle](#)), und einen Fahrplan („Roadmap“), in dem die Kommission diese Initiativen erläutert [SEC(2011) 391].

#### ► Herausforderungen für die Europäische Verkehrspolitik

- Vollendung des Verkehrsbinnenmarkts: Zwar sind wichtige Verkehrsmärkte liberalisiert worden (z. B. im Luftverkehr); andere jedoch nicht (z. B. im nationalen Schienenpersonenverkehr).
- Verringerung der Abhängigkeit von Öl: Noch immer bezieht der Verkehr 96% seines Energiebedarfs aus fossilen Kraftstoffen.
- Reduktion der Treibhausgasemissionen: Laut Kommission wird ohne Maßnahmen der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrssektors 2050 um ein Drittel höher liegen als 1990. Die EU muss jedoch die Emissionen von CO<sub>2</sub> drastisch senken, um ihren Beitrag zur Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf 2°C zu leisten.
- Entwicklung wettbewerbsfähiger Technologien: Bisher sind viele europäische Unternehmen führend in den Bereichen Logistik, Infrastruktur, Verkehrsmanagementsysteme und Produktion von Verkehrsmitteln. Eine „zögerliche“ Einführung von neuen, nachhaltigen Technologien könnte jedoch „zu einem nicht wieder rückgängig zu machenden Niedergang“ dieser Sektoren führen (S. 4).
- Aufbau neuer und „intelligente“ Nutzung bestehender Infrastruktur: Die Netzinfrastrukturen sind schon heute oftmals überlastet. Das Verkehrsaufkommen wird weiter steigen.

#### ► Vision für ein wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Verkehrssystem bis 2050

- Die Kommission betont, dass die „Einschränkung von Mobilität keine Option ist“, um die schädlichen Umweltwirkungen des Verkehrs zu begrenzen. Ziel ist vielmehr, „die Abhängigkeit des Verkehrssystems vom Öl aufzuheben, ohne seine Effizienz zu opfern und die Mobilität einzuschränken.“ (S. 6)
- **Verkehr über geringe Entfernungen, insbesondere städtischer Verkehr**
  - Personenverkehr: Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs verbessert sich. Fußgänger- und Fahrradverkehr werden feste Bestandteile der städtischen Mobilitätsplanung.
  - Güterverkehr: Die Schnittstelle zwischen dem Fernverkehr und dem Verteilerverkehr in den Städten wird optimiert. Individuelle Lieferfahrten erfolgen mit emissionsarmen Stadt-LKW, zunehmend nachts.
  - Infrastruktur: Nutzer von Fahrzeugen, die mit „nicht konventionellen“ Kraftstoffen betrieben werden, finden ausreichend Möglichkeiten für das Betanken und Beladen ihrer Fahrzeuge.
  - „Orientierungswerte“ (Auswahl): Der Anteil der im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge, die mit konventionellen Kraftstoffen betrieben werden, an allen im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeugen verringert sich bis 2030 auf 50%, bis 2050 auf 0%.
- **Verkehr über mittlere Entfernungen, insbesondere Verkehr zwischen Städten**
  - Personenverkehr: Reisende nutzen verstärkt Busse, Eisenbahnen und Flugzeuge. Sie nutzen das Internet für elektronische Reservierungen und den Kauf von Fahrscheinen für alle Verkehrsträger.

- Güterverkehr: Bei Entfernungen bis zu 300 km bleibt der LKW das dominierende Verkehrsmittel. Für größere Entfernungen gibt es Lösungen, die mehrere Verkehrsträger umfassen („multimodale Lösungen“). Insbesondere der Schienengüterverkehr gewinnt dabei an Attraktivität.
- Infrastruktur: Die Netze der einzelnen Verkehrsträger sind stärker miteinander verknüpft; Flughäfen, Häfen, Fern-, U-Bahn- und Busbahnhöfe entwickeln sich zu „multimodalen Anschlussplattformen“ (S. 7). Umweltschonende Fahrzeuge und Kraftstoffe werden zunehmend genutzt. Erhebliche Investitionen in die Schienennetzkapazität werden getätigt und Seehäfen besser an das Schienennetz angebunden.
- „Orientierungswerte“ (Auswahl): Bei Entfernungen über 300 km verlagern sich bis 2030 30%, bis 2050 50% des Straßengüterverkehrs auf andere Verkehrsträger, z. B. Eisenbahn- oder Schiffsverkehr.
- **Verkehr über weite Entfernungen**
  - Personenverkehr: Reisende legen größere Entfernungen vor allem im Flugzeug zurück. Das Luftverkehrsaufkommen in der EU verdoppelt sich. Der Luftverkehr trägt zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei, wird hierbei jedoch keinen „übermäßigen Belastungen“ ausgesetzt, die die Rolle der EU als „globales Luftverkehrsdrehkreuz“ gefährden. (S. 8)
  - Güterverkehr: Güter auf lange Distanzen, insbesondere zwischen den Kontinenten, werden überwiegend per Schiff bewegt. Die EU setzt sich für weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen (z. B. Arbeitsbedingungen) ein. Der Seeverkehr trägt zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei.
  - Infrastruktur: Die Flughafenkapazität wird optimiert und „wo nötig“ (S. 8) erhöht.
  - „Orientierungswerte“ (Auswahl):
    - 40% der Flugkraftstoffe sind 2050 CO<sub>2</sub>-emissionsarm.
    - Der Seeverkehr ermittelt 2050 40%, „falls erreichbar“: 50%, weniger CO<sub>2</sub> als 2005.
- **Strategie zur Umsetzung der Vision für ein wettbewerbsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem**
  - **Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen**  
Der Verkehrssektor soll bis 2050 die Treibhausgasemissionen um mindestens 60% gegenüber dem Emissionsniveau von 1990 reduzieren müssen.
  - **Schaffung eines einheitlichen Verkehrsraumes („European Transport Area“)**
    - Die Kommission will bis 2020 einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum schaffen, „in dem alle noch verbleibenden Hindernisse zwischen Verkehrsträgern und nationalen Systemen beseitigt werden.“ Hierdurch soll „das Entstehen multinationaler und multimodaler Betreiber gefördert“ werden. (S. 11)
    - Die Kommission kündigt u. a. folgende Initiativen an:
      - Eisenbahnverkehr: Die Kommission will einen einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraum („Single European Railway Area“) schaffen [s. hierzu auch KOM(2010) 474]. Insbesondere will sie
        - die nationalen Märkte des Schienenpersonenverkehrs vollständig liberalisieren,
        - Schieneninfrastrukturbetrieb (einschließlich Serviceeinrichtungen) und Dienstleistungserbringung „strukturell“ trennen, um einen diskriminierungsfreien Wettbewerb zu ermöglichen – sofern die „Kosteneffizienz bei der Dienstleistungserbringung“ gewahrt bleibt (S. 21).
      - Luftverkehr: Die Kommission will einen einheitlichen europäischen Luftraum („Single European Sky“) schaffen (s. [CEP-Studie](#) zum Stand und Ausblick des „Single European Sky“-Projektes).
      - Seeverkehr: Die Kommission will den europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen [Mitteilung KOM(2009) 10, s. [CEP-Analyse](#)] zu einem „Blauen Gürtel“ („Blue Belt“) für einen ungehinderten Seeverkehr um Europa ausweiten, z. B. durch Wegfall von Meldeformalitäten.
      - Binnenschifffahrt: Die Kommission will (nicht näher erläuterte) „geeignete Rahmenbedingungen“ (S. 22) erlassen.
      - Straßenverkehr: Die Kommission will die noch vorhandenen Einschränkungen für die Erbringung von Transportdienstleistungen durch ausländische Anbieter (sog. Kabotage) beseitigen.
  - **Technologische Innovationen und nachhaltiges Verkehrsverhalten**
    - Technologische Innovationen sollen einen schnelleren und kostengünstigeren Übergang zu einem effizienteren und nachhaltigeren Verkehrssystem ermöglichen. Die Forschungs- und Innovationspolitik soll daher „Schlüsseltechnologien“ (S. 14) im Verkehr fördern. Die Kommission wird eine Strategie entwickeln und auf deren Kohärenz mit dem Strategischen Energietechnologie-Plan [SET-Plan KOM(2009) 519; s. [CEP-Analyse](#)] achten.
    - Nachhaltiges Verkehrsverhalten lässt sich „nicht aufzwingen“, gleichwohl kann es „aktiv bestärkt werden“ (S. 15). Verkehrsnutzer sollen über Informationen zu allen Verkehrsträgern und deren Kombinationsmöglichkeiten sowie deren Umweltauswirkungen verfügen, um eigene Entscheidungen zu treffen.
  - **Transeuropäische Netze Verkehr (TEN-V)**  
Die Kommission hebt die Bedeutung des „Kernnetzes“ innerhalb der „Transeuropäischen Netze Verkehr“ (TEN-V) hervor [Konsultation KOM(2010) 212, s. [CEP-Analyse](#)]. Es soll verkehrsträgerübergreifend alle EU-Hauptstädte sowie alle anderen „wichtigen“ Städte, Häfen, Flughäfen und Wirtschaftszentren verbinden. Bei der Auswahl soll stets der europäische Mehrwert beachtet werden.
  - **Kostenanlastung bei Nutzern und Verursachern**
    - In Zukunft sollen die Verkehrsnutzer die Gesamtkosten des Verkehrs tragen:
      - die Kosten für die Infrastruktur gemäß dem Nutzerprinzip („user-pays-principle“) und
      - die Kosten, die der Allgemeinheit durch Lärm und Umweltverschmutzung entstehen („externe Kosten“), gemäß dem Verursacherprinzip („polluter-pays-principle“).
    - Die Kommission will bei der Anrechnung externer Kosten für möglichst gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern sorgen, indem „gemeinsame Grundsätze angewandt“ (S. 34) werden.

- Für die Anrechnung externer Kosten will sie nutzungsabhängige Entgeltsysteme verwenden:
- LKW: Die Kommission erwägt ein EU-weit verbindliches Entgeltsystem für das gesamte Fernstraßennetz. Ihr Vorschlag zur Überarbeitung der „Eurovignetten-Richtlinie“ [KOM(2008) 436; s. [CEP-Analyse](#) und [CEP-Monitor](#)], stellt den Mitgliedstaaten die Einführung von Entgeltsystemen zur Anlastung lokaler externer Kosten (z.B. Lärm und Staus) bislang frei.
- PKW: Die Kommission kündigt Leitlinien an über die Anwendung von Entgeltsystemen zur Anrechnung „mindestens“ (S. 18) lokaler externer Kosten, ggf. auch globaler externer Kosten (Treibhausgasemissionen), „falls [diese] nicht in der Kraftstoffsteuer [bereits] enthalten“ (S. 33) sind.
- Für die möglichst exakte Anrechnung globaler externer Kosten (Treibhausgasemissionen) will die Kommission die beiden derzeitigen Instrumente – die Energiebesteuerung [Richtlinie 2003/96/EG] und den europäischen Emissionsrechtehandel [EU-ETS; Richtlinie 2009/29/EG, s. [CEP-Analyse](#)] – besser aufeinander abstimmen [s. Vorschlag KOM(2011) 169 zur Änderung der Richtlinie 2003/96/EG].

### Subsidiaritätsbegründung der Kommission

Die Kommission kündigt an, dass bei jedem Legislativvorschlag, der auf das Weißbuch folgt, Subsidiaritätsaspekte explizit geprüft werden (S. 19).

### Politischer Kontext

Die EU will derzeit die Weichen für die europäische Verkehrspolitik der nächsten Jahrzehnte stellen. Die Kommission hat mit einer Mitteilung über die Zukunft des Verkehrs [KOM(2009) 279; s. [CEP-Analyse](#)], einem Grünbuch KOM(2009) 44; s. [CEP-Analyse](#)] sowie einer Konsultation [KOM(2010) 212; s. [CEP-Analyse](#)] über die künftige Ausgestaltung der TEN-V eine Diskussionsgrundlage geschaffen. Nunmehr folgt das Weißbuch mit konkreten Handlungsankündigungen.

### Politische Einflussmöglichkeiten

Zuständige Generaldirektion: GD Mobilität und Verkehr

## BEWERTUNG

### Ökonomische Folgenabschätzung

#### Ordnungspolitische Beurteilung

Die Kommission setzt mit dem Weißbuch die von ihr angestoßene transparente Diskussion über die Zukunft des Verkehrs fort und ermöglicht es den Betroffenen weiterhin, hieran aktiv teilzunehmen.

**Die im Rahmen ihrer „Vision“ formulierten „Orientierungswerte“ beschreiben jedoch auch konkrete Wunschergebnisse von Wettbewerbsentwicklungen, die nicht von der EU vorgegeben werden, sondern sich aus Entscheidungen der Verkehrsteilnehmer ergeben sollten:** Nur die Verkehrsteilnehmer selbst verfügen über Informationen etwa darüber, die Nutzung welcher Verkehrsträger ihren individuellen Zielen am besten dient. Ein konkretes Verlagerungsziel des Straßengüterverkehrs auf alternative Verkehrsträger ist daher nicht sachgerecht. Auch wenn es sich lediglich um einen „Orientierungswert“ handelt, schließt die gewählte Formulierung gesetzliche Vorgaben bei Nicht-Erreichung des Zieles nicht aus. Hier ist eine Klarstellung nötig.

Die EU sollte sich stattdessen auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen beschränken. **Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum („European Transport Area“) stärkt den Binnenmarkt.**

Für die „Single Railway Area“ gilt: **Die Öffnung der nationalen Märkte des Schienenpersonenverkehrs beendet die bedenklliche Möglichkeit für Unternehmen, sich Wettbewerbsvorteile auf liberalisierten Märkten durch Quersubventionierung mit Erträgen aus nicht liberalisierten Märkten zu verschaffen.**

Die vorgeschlagene „strukturelle“ Trennung von Schieneninfrastrukturbetrieb und Dienstleistungserbringung ist einem diskriminierungsfreien Wettbewerb zuträglich [s. [CEP-Analyse](#) zum „Recast“ des 1. Eisenbahnpakets KOM(2010) 475]. Allerdings erhöhen sich bei einer Trennung die Koordinierungskosten erheblich. Die Kommission knüpft daher die Trennung zu Recht an die Bedingung, dass die Dienstleistungserbringung kosteneffizient bleibt. Dies ist von Fall zu Fall zu prüfen.

Die beabsichtigte Finanzierung von Infrastruktur durch die Nutzer („user-pays-principle“) ist ebenso sachgerecht wie die Anrechnung externer Kosten bei deren Verursachern („polluter-pays-principle“). Allerdings ist die exakte Berechnung der tatsächlichen externen Kosten nicht möglich, da sie ein Wissen erfordert, das in einer komplexen Marktwirtschaft niemals bekannt ist (z.B. über die genaue Anzahl der Geschädigten). Bei der Anrechnung kann es sich somit lediglich um Näherungswerte handeln [s. [CEP-Analyse](#) zur Mitteilung KOM(2008) 435 Anrechnung externer Kosten im Verkehrssektor]. **Die von der Kommission beabsichtigte verkehrsträgerübergreifende gleichartige Anrechnung externer Kosten verhindert hierbei zumindest Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern.**

#### Folgen für Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten

**Die vorgeschlagene Vorgabe eines CO<sub>2</sub>-Reduktionsziels von 60% für den Verkehrssektor erhöht die Kosten des Klimaschutzes unnötig, da eine CO<sub>2</sub>-Reduktion in anderen Sektoren deutlich kostengünstiger sein kann.** Die EU sollte daher nur ein gesamtwirtschaftliches CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel vorgeben und es den Marktkräften überlassen, herauszufinden, in welchen Sektoren die Reduktion zu den geringsten Kosten möglich ist.

**Die EU verwendet mit dem europäischen Handelssystem für Emissionsrechte (EU-ETS) bereits ein effizientes Instrument, mit dem eine politisch vorgegebene Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu den geringstmöglichen Kosten erreicht werden kann.** Bislang sind von den Verkehrsträgern nur der elektrifizierte Schienenverkehr und – ab 2012 – der Luftverkehr in das EU-ETS einbezogen. **Leider versäumt es die Kommission im Weißbuch, die Einbeziehung aller Verkehrsträger in das EU-ETS vorzuschlagen.** Hierdurch würden nicht nur CO<sub>2</sub>-Emissionen kostengünstig reduziert, sondern auch sichergestellt, dass CO<sub>2</sub>-Einsparungen in Sektoren, die dem EU-ETS unterliegen, nicht durch CO<sub>2</sub>-Mehrausstoß in Sektoren, die nicht in das EU-ETS einbezogen sind, konterkariert werden [s. [CEP-Analyse](#) zur Mitteilung KOM(2009) 279 Zukunft des Verkehrs]. Die Vorgabe von „Orientierungswerten“ z.B. über den Einsatz von Fahrzeugen mit konventionellen Kraftstoffen im städtischen Verkehr oder CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe im Luftverkehr, die bei Nicht-Erfüllung möglicherweise bedenkliche Markteingriffe durch die EU nach sich ziehen, ist bei einer Einbeziehung überflüssig. Für den Fall einer Einbeziehung müsste jedoch die maximal zulässige Menge an CO<sub>2</sub>-Emissionen (sog. Cap) entsprechend angehoben werden, da die CO<sub>2</sub>-Emissionen des gesamten Verkehrsbereichs bei der Berechnung des jetzigen Caps nicht berücksichtigt wurden [s. [CEP-Analyse](#) zum EP-Berichtsentwurf Zukunft des Verkehrs]. Auch müsste dann, damit es nicht zu Doppelbelastungen kommt, die bestehende Energiebesteuerung abgeschafft werden, soweit sie dem Zweck dient, den Ausstoß von CO<sub>2</sub> zu reduzieren. Angesichts des auch künftig fortbestehenden Nebeneinanders von EU-ETS und der Energiebesteuerung ist zumindest die angekündigte bessere Abstimmung zwischen den beiden Systemen zwingend notwendig.

#### Folgen für Wachstum und Beschäftigung

Die CO<sub>2</sub>-Reduktion verursacht hohe Kosten. In dem Maße, wie auch der Verkehrssektor hierzu beizutragen hat, ergeben sich für ihn negative Wachstums- und Beschäftigungswirkungen. Umgekehrt erhöhen eine effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere des nun auch von der Kommission betonten „Kernnetzes“, sowie die Aufhebung der noch verbliebenen Einschränkungen bei der Kabotage die Arbeitsteilung in Europa, was sich positiv auf Wachstum und Beschäftigung auswirkt.

#### Folgen für die Standortqualität Europas

Ein Verkehrsnetz, in dem alle Verkehrsträger besser miteinander verknüpft sind, ermöglicht einen effizienten Güter- und Personentransport und steigert somit die Attraktivität Europas als Wirtschaftsstandort.

## Juristische Bewertung

### Kompetenz

Die EU darf neben speziellen Maßnahmen, z. B. zur Regelung des Durchgangsverkehrs und Verbesserung der Verkehrssicherheit, generell „zweckdienliche Vorschriften“ zur Durchführung der „gemeinsamen Verkehrspolitik“ erlassen (Art. 91 AEUV). Die Zuständigkeit für Planung und Bau von Verkehrsinfrastrukturen liegt bei den Mitgliedstaaten. Die EU darf aber zum Auf- und Ausbau des TEN-V „beitragen“ (Art. 170–172 AEUV). Für Maßnahmen, deren Schwerpunkt auf der Umweltpolitik liegt, ist Art. 192 AEUV die einschlägige Kompetenznorm.

### Subsidiarität

Das Weißbuch eröffnet ein weites Spektrum an verkehrspolitischen Maßnahmen. Soweit bei einer der vorgeschlagenen Maßnahmen keine ausschließliche Zuständigkeit der EU besteht, kann die EU nur insoweit tätig werden, als mitgliedstaatliche Maßnahmen zur Erreichung eines der Ziele der EU nicht ausreichen. EU-Maßnahmen zum städtischen Verkehr, die keinen grenzüberschreitenden Bezug haben, verstoßen gegen den Grundsatz der Subsidiarität [s. [CEP-Analyse](#) zum Aktionsplan urbane Mobilität KOM(2009) 490].

**EU-Maßnahmen zur Anrechnung lokaler externer Kosten jenseits der TEN-V verstoßen gegen das Subsidiaritätsprinzip, da grundsätzlich der grenzüberschreitende Bezug fehlt.** EU-Maßnahmen zur Anlastung globaler externer Kosten sind dagegen, wenn eine weltweite Regelung nicht durchsetzbar ist, unproblematisch.

### Verhältnismäßigkeit

Allein auf Basis des Weißbuchs lässt sich die Eingriffstiefe der vorgesehenen Maßnahmen nicht bewerten.

### Vereinbarkeit mit EU-Recht

Unproblematisch.

### Vereinbarkeit mit deutschem Recht

EU-Maßnahmen zur Regelung des städtischen Verkehrs verletzen die Planungshoheit der Gemeinden, die sich aus dem Recht auf kommunale Selbstverwaltung ableitet (Art. 28 Grundgesetz).

## Zusammenfassung der Bewertung

Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum stärkt den Binnenmarkt. Die Öffnung der nationalen Märkte des Schienenpersonenverkehrs beendet die bedenkliche Möglichkeit für Unternehmen, sich auf liberalisierten Märkten Wettbewerbsvorteile durch Quersubventionierungen mit Erträgen aus nicht liberalisierten Märkten zu verschaffen. Eine verkehrsträgerübergreifend gleichartige Anrechnung externer Kosten verhindert Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern. Die Vorgabe eines sektorspezifischen CO<sub>2</sub>-Reduktionsziels erhöht die Kosten des Klimaschutzes unnötig. Leider verzichtet die Kommission auf die Einbeziehung aller Verkehrsträger in das EU-ETS; mit ihr könnte die Reduktion zu den geringstmöglichen Kosten erreicht werden. Die geplanten „Orientierungswerte“ beschreiben konkrete Wunschergebnisse von Wettbewerbsentwicklungen, die nicht von der EU vorgegeben werden sollten.