

"Das Problem des europäischen Transportwesens" in Revue d'économie politique (Dezember 1951)

Legende: Im Dezember 1951 gibt die Revue d'économie politique einen Artikel des Franzosen Raoul Dautry wieder, des ehemaligen Generaldirektors der Staatsbahn, der die Neuorganisation des Verkehrswesens auf europäischer Ebene fordert.

Quelle: Revue d'économie politique. novembre-décembre 1951. Paris: Dalloz-Sirey. "Le problème des transports européens", auteur:Dautry, Raoul , p. 893-898.

Urheberrecht: (c) Übersetzung CVCE.EU by UNI.LU

Sämtliche Rechte auf Nachdruck, öffentliche Verbreitung, Anpassung (Stoffrechte), Vertrieb oder Weiterverbreitung über Internet, interne Netzwerke oder sonstige Medien für alle Länder strikt vorbehalten. Bitte beachten Sie den rechtlichen Hinweis und die Nutzungsbedingungen der Website.

URL:

http://www.cvce.eu/obj/das_problem_des_europaischen_transportwesens_in_revue_d_economie_politique_dezember_1951-de-313fd18c-5b76-4270-aab8-3eb6b3973cd9.html



Publication date: 06/07/2016

Das Problem des europäischen Verkehrswesens

[...]

Es gibt eine Verkehrskrise auf nationaler und internationaler Ebene, deren Gründe durch die Entwicklung des Verkehrs selbst bedingt sind. Die Staaten haben es weder auf Ebene eines wirtschaftlich integrierten Kontinents wie den Vereinigten Staaten, noch in kleinerem Maßstab in Europa nicht geschafft, ihr Verkehrswesen zu harmonisieren, zu koordinieren und den Bedürfnissen der Völker anzupassen. Jetzt muss Europa mit seinen ersten Wirtschaftsorganen einer Union den Erfahrungen der Amerikaner und seiner eigenen nationalen Erfahrungen Rechnung tragen, bevor es versucht, die Frage auf seiner eigenen Ebene zu beantworten. Deshalb dürfen die Europäer nicht denken, dass die Vervielfachung der Verkehrsmittel, ihr Wettbewerb untereinander und ihre Verluste durch die einfache Zusammenlegung beendet werden können. Es sollten also nur die „europäischen“ Vorhaben festgehalten werden, die die Entlastung und die größere Effizienz der Verkehrsmittel in ihren jeweiligen Gebieten zum Ziel haben; Vorhaben, die schließlich nur die Übertragung nationaler Probleme auf europäische Ebene zum Ziel haben, sollten ausgeschlossen werden.

Man könnte also durchaus ein europäisches Straßennetz konzipieren oder einen Vertrag über den internationalen Straßengüterverkehr schaffen – der Redaktionsausschuss hat soeben in Deutschland zum sechsten Mal getagt –; das setzt jedoch voraus, dass diese Vorhaben nicht auf europäischer Ebene den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße verschärfen, der auf nationaler Ebene herrscht.

Die deutsch-niederländische Handelskammer hat im vergangenen April in Hamburg in Anwesenheit der Bürgermeister von Rotterdam und Hamburg getagt und eine Union der Häfen Deutschlands und der Beneluxländer vorgeschlagen. Das wäre eine sehr interessante Maßnahme, wenn sie den traditionellen Wettbewerb zwischen den Häfen der Ost- und der Nordsee beenden würde; sie wäre jedoch sehr gefährlich, wenn es nur darum gehen würde, die Interessen zu vereinen, um besser gegen andere Front zu machen.

Die Zusammenarbeit europäischer Fluglinien (beispielsweise Sabena und KLM, die gemeinsam die Nachtflüge zwischen Paris, Brüssel, Amsterdam, Kopenhagen und Stockholm gewährleisten; oder Scandinavian Air Lines System, dem die schwedische, die dänische und die norwegische Gesellschaften angehören; oder die Zusammenarbeit zwischen allen europäischen Fluggesellschaften, die der Vorstandsvorsitzende von Air France vor kurzem vorgeschlagen hat) ist zwar eine hervorragende Sache, weil sie den Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften beseitigt. Sie würde jedoch möglicherweise kein wirklich europäisches Ziel verfolgen, wenn sie damit in Wettbewerb zum Landverkehr tritt.

Andere Projekte kann jeder, der sich der europäischen Sache, das heißt dem Wiederaufbau des zerstörten Europas, der Verbesserung unserer Lebensumstände, dem sozialen und kulturellen Fortschritt verpflichtet fühlt, nur unterstützen: beispielsweise internationale Abkommen wie das zwischen der SNCF und der Deutschen Bundesbahn über die gemeinsame Nutzung von 100 000 Waggons der beiden Betriebe. Denn durch die Reduzierung der Leerfahrten und die verbesserte Nutzung des Materials ermöglicht dieses Abkommen eine spürbare betriebliche Einsparung (und eine Einsparung von 10 Milliarden Franc bei den Investitionen für jede Erhöhung des Ertrags um 10 %); gleichzeitig stellt es eine anti-inflationäre Maßnahme dar und schafft ein Beispiel für die Zusammenarbeit im Verkehrswesen, das für alle europäischen Behörden offensteht, wenn sie daran interessiert sind.

Das Bauvorhaben eines Straßentunnels unter dem Mont Blanc hindurch, dessen Baukosten auf 6 400 Millionen Franc geschätzt werden, wäre ebenfalls ein solches Projekt. Die Kosten dafür würde Europa leicht wieder einnehmen, denn es wäre eine große gemeinsame Aufgabe für zwei Staaten (im Idealfall würden sich alle westlichen Staaten daran beteiligen, weil schließlich alle davon profitieren können), um die Infrastruktur des Kontinents zu verbessern und Arbeitskräfte und Produktionsmittel zu nutzen, die im Überfluss vorhanden sind, wenn die Wirtschaft nicht von der nationalen Verteidigung in Anspruch genommen wird. Wenn dazu noch der Bau von zwei Eisenbahn- und Straßentunnels im Ärmelkanal und an der Meerenge von Gibraltar hinzukommen würden, würde die Union der europäischen Nationen gestärkt und könnte sich der Zusammenarbeit mit der Landwirtschaft und dem Bergbau in Afrika und der Vollbeschäftigung aller Arbeiter Europas und Afrikas im Rahmen eines gemeinsamen Werkes öffnen.

Genauso scheint mir die Gründung einer Hohen Verkehrsbehörde dringender und nützlicher als die Zollunionen oder Währungsabkommen oder selbst die Union der Schwerindustrien. Wie nämlich wollen diese die enormen Investitions- und Betriebskosten vermeiden, die das Verkehrswesen in jedem Land verursacht, wenn Europa diese Frage nicht völlig neu überdenkt? Das Verkehrswesen kann dem Europa von morgen zum Aufschwung verhelfen, aber es kann es genauso gut bremsen.

Was wurde in diesem Bereich bereits unternommen? Die so genannten Berner Konventionen ersetzen die nationalen Regelungen der verschiedenen Länder durch eine internationale Sonderregelung des Eisenbahnverkehrs; die so genannte Regelung der technischen Einheit legt die Normen für das rollende Material fest, damit es an der Grenze akzeptiert wird – das sind bereits bewährte Errungenschaften; der Internationale Eisenbahnverband hat in den letzten Jahren immer mehr Koordinierungs- und Organisationsaufgaben übernommen sowie die allgemeine Vertretung der Interessen der Eisenbahn; das Zentrale Büro für den europäischen Binnenverkehr ist 1945 gegründet worden; die Konferenz der Straßenverkehrsämter wurde kürzlich gegründet, um den Ausbau der Netze für die internationale Touristenbeförderung über die Straße zu verfolgen; die unterschiedlichen Binnenschiffahrtskommissionen wurden durch Abkommen vor teilweise langer Zeit gegründet; der Internationale Verband der Schifffahrtkongresse befasst sich mit Fragen des Fluss- und Seeverkehrs und zählt 33 Mitgliedstaaten; der Internationale Luftverkehrsverband stammt aus der Zeit des Ersten Weltkrieges; der Internationale nichtstaatliche Straßenverband und der Internationale Verband der Straßentransportunternehmen umfasst die nationalen Verbände der Transportunternehmer. All diese Maßnahmen und Organisationen sind sicherlich interessante Initiativen zur Normung des Materials und zur Zusammenarbeit, aber ihre willentlich eng gesteckten Ziele erlauben ihnen jedoch nicht, darüber hinaus mehr zu tun und die grundlegenden Probleme zu behandeln.

Daher schien das Vorhaben einer europäischen Verkehrsexekutive, das von der Verkehrssonderkommission des Europarates in seiner Tagung am 9. Februar in Paris unter dem Vorsitz von Herrn Bonnefous vorgeschlagen worden war, eine einfache Möglichkeit, um das Verkehrswesen in Europa besser zu organisieren und zu koordinieren; dieses Organ sollte für die verschiedenen Verkehrsbereiche der Mitgliedstaaten zuständig sein und Entscheidungsbefugnisse für Fragen besitzen, die zwei oder mehr Mitglieder betreffen; für alle nationalen Probleme in diesem Bereich sollte es Empfehlungen abgeben können. Seine Autorität oder sein Einfluss würden so auf lokaler, nationaler und europäischer Ebene die harmonische Bündelung aller Bemühungen ermöglichen, wobei hohe und unproduktive Investitionen vermieden und die Schaffung adäquater Strukturen zum Wohle der Allgemeinheit unterstützt worden wären.

Die „Europäer“ konnten also nur bedauern, dass dieses Vorhaben in der Versammlung in Straßburg nicht diskutiert wurde, wie es auf der Tagesordnung der dritten Sitzungsperiode dieses Jahres vorgesehen war.

Zwar wurde die Frage an die Wirtschaftskommission von Straßburg verwiesen, die im vergangenen Juli in Paris unter dem Vorsitz von Paul Reynaud tagte, aber auch wenn eine prinzipielle Einigung über den von Herrn Bonnefous redigierten Text erzielt wurde, so wurde die Idee der Gründung einer europäischen Verkehrsbehörde fallen gelassen. Die Tatsache, dass man sich die Einrichtung eines Instituts oder eines beratenden Büros vorstellen konnte, macht die Sache nicht weniger bedauerlich, zumal der Luftverkehr auf Vorschlag Herrn Van de Kiefts getrennt behandelt werden soll. Das erscheint seltsam, da man versucht, den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu beseitigen und ihre Aktivitäten besser zu verteilen.

Europa zu wollen ist schön und gut; zumindest war es das gestern. Heute geht es darum, es schnell und aktiv zu organisieren. Eine vorausschauende und bessere Organisation des Lebens der Menschen in Europa kann nur über eine bessere Organisation des Schienen-, Straßen-, See- und Luftverkehrs geschehen, die der Welt im 19. und 20. Jahrhundert geholfen haben, ihren höchsten wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Ausdruck zu erlangen, die aber seit dreißig Jahren das Gleichgewicht durch ihre unausgewogene Entwicklung bedrohen.

Die Einigung Europas muss sorgfältig erdacht und Schritt für Schritt realisiert werden, denn jedes

vorschnelle Handeln würde partikularistische Tendenzen nur stärken. Deswegen habe ich immer einen „funktionellen“ Ansatz unterstützt, der auf der Existenz konkreter nationaler Interessen beruht und die Notwendigkeit unterstreicht, diese Interessen dem Allgemeinwohl unterzuordnen. Das Allgemeinwohl heißt nichts anderes, als dass, wie der niederländische Außenminister Stikker es ausdrückte, die Länder Westeuropas „unmittelbar dort miteinander kooperieren, wo sie es können“ und erfolgreich eine Art beschränkter Föderationen gründen. Nicht geographisch, sondern funktionell beschränkt. Und die beste „funktionelle“ Föderation, die Europa erfolgreich versuchen könnte, ist die im Verkehrswesen. Die bereits existierenden Institutionen zeigen offensichtlich, dass der Verkehr ein Bereich ist, der sich für eine wirksame und sofortige Zusammenarbeit am besten eignet.

In einem kürzlich in der *Revue de la Société belge d'études et d'expansion* erschienenen Artikel hat Emile Bernstein unterstrichen, dass die Öffentlichkeit keine Ahnung hat von den Problemen des Verkehrswesens und deren Auswirkungen auf die Wirtschaft und Politik der europäischen Staaten, während sie sich für so belanglose Dinge wie Kino und Sport interessiert. Es muss dringend etwas unternommen werden, um Europa für das Ausmaß und die Schwere eines extrem gravierenden Zustandes zu sensibilisieren. So kann den Menschen vor Augen geführt werden, dass einige Visionäre wie die Saint-Simonisten im letzten Jahrhundert zwar eine gesunde Verkehrspolitik in Harmonie mit dem menschlichen Fortschritt definiert haben, dass aber bis heute weder die Parlamente noch die Regierungen sich auf deren Umsetzung einigen können. Die aktive Arbeit zur Aufklärung der jungen Menschen muss fortgesetzt und ausgeweitet werden, denn sie werden die führenden Kräfte Europas sein, genauso wie die Aufklärung der Unternehmer, die abschätzen können, welche Vorhaben das Leben der Menschen verbessern können, und die Aufklärung der Arbeiter, die in erster Linie an der Verbesserung ihrer materiellen und moralischen Lebensbedingungen interessiert sind.

Europa braucht offene Grenzen für den freien Gedanken-, Güter- und Personenverkehr. Es muss seine Ressourcen besser nutzen, seine Arbeitskraft besser einsetzen. Diese Freiheit kann jedoch nicht gewährleistet werden, wenn Ideen an Hindernissen scheitern, Wohnraum verfällt, Moralvorstellungen einander bekämpfen und Mangelsituationen die Völker belasten.

Eine große europäische Aufgabe wie die Organisation und die Koordinierung des Verkehrswesens, das Grundlage und Schlüssel für die Handelsbeziehungen, den Fortschritt und die Kultur ist, kann nur gemeinsam bewältigt werden.

Freiheit entsteht nur aus Ordnung, einer vorausschauenden, geduldigen, weisen, von allen ausgearbeiteten Ordnung, die darauf bedacht ist, die Mittel zu gestalten, die der Mensch zur Befriedigung seiner wahren Bedürfnisse geschaffen hat.

Raoul DAUTRY.