

## "Das Europa von morgen hängt vom Güterverkehr über Land ab" in Le Monde (16. Mai 1953)

**Legende:** Am 16. Mai 1953 stellt Maurice Lemaire, französischer Delegierter in der Beratenden Versammlung des Europarates und ehemaliger Verantwortlicher der SNCF, in der französischen Tageszeitung Le Monde seine Auffassung von der Organisation des Güterverkehrs über Land in Europa dar.

**Quelle:** Le Monde. dir. de publ. BEUVE-MERY, Hubert. 16.05.1953, n° 2 583; 10e année. Paris: Le Monde. "Des transports terrestres dépend l'Europe de demain", auteur:Lemaire, Maurice , p. 2.

**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\\_europa\\_von\\_morgen\\_hangt\\_vom\\_guterverkehr\\_uber\\_land\\_ab\\_in\\_le\\_monde\\_16\\_mai\\_1953-de-aa59b59f-bf3a-4d05-912f-608ba1719261.html](http://www.cvce.eu/obj/das_europa_von_morgen_hangt_vom_guterverkehr_uber_land_ab_in_le_monde_16_mai_1953-de-aa59b59f-bf3a-4d05-912f-608ba1719261.html)



**Publication date:** 06/07/2016

## Das Europa von morgen hängt vom Güterverkehr über Land ab

von Maurice Lemaire (Abgeordneter der Vogesen)

*Vor kurzem ist in Paris eine Konferenz zum Thema europäische Binnentransporte abgehalten worden. Alle Staaten waren vertreten, mit Ausnahme der Sowjetunion und ihrer Satellitenstaaten. Die Arbeiten der Konferenz stützten sich auf die Empfehlung, die von der Beratenden Versammlung des Europarates bei seiner ordentlichen Sitzung im September 1952 in Straßburg beschlossen worden war. Die Sitzung zielte auf die Einrichtung eines europäischen Rates in Sachen Transportwesen ab.*

*Maurice Lemaire, ehemaliger Generaldirektor der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF, gleichzeitig Abgeordneter der Vogesen und Mitglied der Beratenden Versammlung des Europarates, war vom Europarat dazu auserkoren worden, der Konferenz die Vorschläge der Versammlung von Straßburg zu unterbreiten. Wir hielten es für interessant, ihn darum zu bitten, unseren Lesern seinen Standpunkt gegenüber dem wichtigen Problem der Überlandtransporte in Europa zu verdeutlichen.*

Das Transportwesen stellt ein Schlüsselproblem dar, dessen sich eine fortschrittliche Wirtschaft immer bewusst sein muss. Das gilt umso mehr, wenn es um den freien Handelsaustausch, die Infrastrukturen in den weniger entwickelten Ländern und die allgemeine Verbesserung des Lebensstandards geht.

Wenn man Europa betrachtet, so kann keinerlei Integration, egal welchen Sektors, ohne eine gleichzeitige Organisation des Transportwesens stattfinden. Die europäische Verteidigung selbst benötigt ein zusammenhängendes und effizientes System. Die Unordnung, die in diesem Bereich herrscht, stellt jedoch für zahlreiche Staaten eine besonders schwere Bürde dar. Dabei ist es eindeutig, dass das Transportwesen der Schlüssel für den Aufstieg des Europas von morgen werden könnte.

Man kann das Transportwesen nicht einfach mit den anderen Wirtschaftszweigen vergleichen. In der Industrie handelt es sich beispielsweise hauptsächlich um Bemühungen, etwas zu schaffen. Im Transportwesen geht es eher darum, Anpassungen auf europäischer Ebene anzustellen, als etwas zu schöpfen.

Das führt uns zu der Feststellung, dass es einerseits dringend notwendig ist, die Gütertransporte selbst rational zu koordinieren und andererseits – als logische Folgerung dieser Idee – ebenso wichtig, die großen Investitionen in der Zukunft im Transportwesen zu koordinieren.

### **Wie die Koordinierung der Gütertransporte aussehen muss**

Eine Koordinierung ist sowohl zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern als auch innerhalb eines jeden von ihnen notwendig.

Allem voran ist eine Politik zur Koordinierung der Tarife unabdingbar. Diese Koordinierung aber muss an die Realität anknüpfen. Das Eisenbahnmonopol, das an das Prinzip des öffentlichen Dienstes gekoppelt ist, hat in der Praxis zu einer Tarifgleichheit im Raum geführt. Diese lässt die Gestehungskosten, die Unterschiede im Ertrag je nach Bedeutung einer Linie und je nach Verkehrsaufkommen und die Rentabilitätsunterschiede, die von der Art der zu transportierenden Ware abhängen, außer Acht. Daher ist es notwendig, eine progressive Anpassung der Tarifstruktur an die Selbstkostenpreise vorzunehmen. Auf europäischer Ebene verlangt dieses Vorgehen die Aufstellung gemeinsamer Buchungspläne genauso wie eine gemeinsame Technik. Das wird natürlich langfristige Bemühungen erfordern und muss in Etappen geschehen. Aber das ist der Preis, den man zahlen muss, um ein wettbewerbsfähiges System unter den einzelnen Verkehrsträgern zu erhalten.

Die Selbstkostenpreise müssen gesenkt werden. Dazu ist es auf internationaler Ebene dringend notwendig, einerseits alle nur denkbaren Vereinfachungen und Möglichkeiten der Zusammenarbeit auszuschöpfen. Dies sollte einerseits in Form einer Standardisierung der Maschinen und Gerätschaften, einer gemeinsamen Nutzung von Anlagen, ebenso durch den Verleih und den Austausch von Mitteln geschehen, andererseits durch die Bestimmung und die Nutzung der bestverteilten und am besten geeigneten Strecken.

Anregungen zum Abschluss von Abkommen müssten gefördert werden, vergleichbar mit dem bereits abgeschlossenen Abkommen über die Einrichtung eines gemeinsamen Pools von bestimmten Eisenbahnwaggons. Gleichzeitig müsste man auch darüber hinaus agieren: Es geht nicht nur darum, einen einfachen Austausch zwischen Staaten zu erreichen. Vielmehr müsste es uns gelingen, einen gemeinsamen Markt für Gerätschaften einzurichten, denn nur dadurch würde es gelingen, die Herstellungs- und die Reparaturkosten zu senken sowie Rohstoffe einzusparen.

### **Schiene, Straße und Wasserweg**

Mithilfe dieses allgemeinen Überblicks wird das Problem der Dreiecksverknüpfung Schiene, Straße und Wasserweg deutlich. Die Ausweitung der Binnenschifffahrt, das Vertiefen der Wasserstraßen, die die anomalen Disparitäten in gewissen Ländern wie zum Beispiel Frankreich ausgleichen, werden auf europäischer Ebene betrachtet werden müssen. Das dringendste Problem aber stellt die Verknüpfung der Schiene und der Straße dar.

Hier wäre es angebracht, gegen eine weit verbreitete Einstellung anzukämpfen, nach der man sich vor allem an Erfahrungen der Amerikaner orientiert. Amerika ist ein junger Kontinent, der im Vergleich zu Europa eine relativ geringe Bevölkerungsdichte aufweist. Durch die intensive wirtschaftliche Entwicklung dieses Landes hat der Gütertransport über Straße ein großes Ausmaß angenommen und sich in das Schienennetz eingeflochten, ohne dass daraus die gleichen gegenseitigen Behinderungen entstanden wäre, die in Europa zu beobachten sind.

Tatsächlich herrschen in den europäischen Ländern nicht die gleichen Bedingungen, da Europa ein alter Kontinent ist und seine Bevölkerungsdichte sehr hoch ist. Diese Tatsachen haben beim Aufkommen des Schienenverkehrs zu einer Überlagerung des sehr feinmaschigen Schienennetzes und des bereits bestehenden und ebenfalls schon sehr engmaschigen Straßennetzes geführt.

Des Weiteren äußert sich die Verknüpfung der beiden Systeme auf unterschiedliche Weise, was auf die unterschiedliche Durchschnittstransportdauer und -strecke der Gütertransporte sowie das durchschnittliche Volumen und das Gewicht eines jeden Transports zurückzuführen ist. Diese Werte sind in Amerika weitaus höher als in Europa. Soviel zu den Gründen des Streits zwischen Schiene und Straße, der bereits seit fast dreißig Jahren in den europäischen Ländern andauert. Dieser Kampf wird zum großen Nachteil der Makroökonomie so lange weitergeführt werden, wie man nur die Symptome dieses Problems behandelt.

Die Kernpunkte des Problems sind dennoch eindeutig: Der Schienenweg garantiert mit Abstand die niedrigsten Preise für Massentransporte. Der Landweg ermöglicht vor allem eine gewisse Flexibilität bei Transporten mit geringem oder mittlerem Tonnengehalt. Der Landweg garantiert bei kurzen und mittleren Transportstrecken die niedrigsten Preise. Die Konsequenz daraus besteht in der Notwendigkeit einer Harmonisierung und Kombinierung der Methode beider Systeme: des Schienen- und des Landwegs, denn nur so können Preisgünstigkeit und Schnelligkeit, die grundlegenden Qualitäten des Transportwesens im Allgemeinen, miteinander verknüpft werden.

Welche Hindernisse stehen einer solchen Harmonisierung entgegen? Tatsächlich gibt es nur ein einziges, und vielleicht ist es deshalb nie gelungen, einen entscheidenden Fortschritt in Richtung auf die notwendige Kooperation hin zu machen, da die Diagnose dieses Hindernis nie berücksichtigt hat.

Dieses grundlegende Hindernis besteht in den Kosten für den Umschlag von der Straße auf die Schiene. In den meisten Fällen beläuft sich der Wert eines Umschlagvorgangs auf 50 bis 100 Kilometer des Transports per Schienenweg. Wenn man, um einen Von-Tür-zu-Tür-Transport zu gewährleisten, mit zweimaligem Umschlag rechnen muss, während sich die europäischen Transportstrecken im Durchschnitt nur auf 250 Kilometer belaufen, wäre es häufig allein vom Gesichtspunkt der Selbstkosten her betrachtet von Vorteil, die Ware über die gesamte Distanz hinweg ohne Umschlag zu transportieren, wenn sie zu Beginn auf Lastwagen geladen wurde. Die Lösung wird sofort deutlich. Was erreicht werden muss, ist die Organisation des Umschlags. In diesem Sinne sind zwar bereits einige Fortschritte erzielt worden. Immer mehr

Eisenbahnnetze greifen auf die Nutzung von Gestellen oder Containern zurück. So ist man dem Ziel bereits ein bisschen näher gekommen. Nun gilt es, zur entscheidenden Etappe überzugehen und die Spezialisten des Straßen- und Schienentransports aufzufordern, ihr Transportmaterial für den Gütertransport zu überarbeiten, um sie aufeinander abzustimmen. Für jede Güterkategorie wird es dank angemessener Umschlagmittel möglich werden, jeglichen Umschlag von Eisenbahnwaggons auf Lastwagen oder von Lastwagen auf Eisenbahnwaggons innerhalb weniger Minuten und zu einem Preis zu erlauben, der die Kosten einiger Kilometer per Schienenweg nicht übersteigt.

Dies wird in den nächsten paar Jahrzehnten das Mittel darstellen, um die unglaublich großen heute bestehenden oder latent vorhandenen Ressourcen unserer Straßen- und Schienennetze zu nutzen.

In Anbetracht dieser Perspektive darf man glauben, dass die Festlegung der Tarife im Schienenverkehr in Übereinstimmung mit dem Gestehungspreis – nicht nur nach Art der Güter, sondern auch nach der realen Rentabilität der Linien gestaffelt – schnell zu einem belebenden Wettbewerb führen wird. Die Lastwagen werden für viele Güter auf parallelen Strecken auf ganz natürliche Weise ihre Aufgabe an die großen Eisenbahnunternehmen abtreten. Der Schienenverkehr wird seinerseits auf den transversalen Achsen dem Straßentransport den Vortritt lassen. Zu guter Letzt wird jeder großen Familie der Spezialisten, der Unternehmer und der Arbeiter, die im Schienen- oder Straßentransportwesen tätig sind, ihr normaler Anteil der Aktivität zukommen.

Wir sehen also, dass sich der Beginn einer gleichzeitigen Verbesserung der Schienen- und Straßennetze abzeichnet. Das bedeutet nicht, dass die ausgebauten Verkehrsnetze parallel verlaufen werden. Ganz im Gegenteil, es handelt sich einerseits darum, die großen Eisenbahnlinien mit modernen Mitteln auszustatten, auf der anderen Seite wird es darum gehen, zuallererst die großen transversalen Achsen des Straßennetzes auszubauen und auszustatten. Bei dem Aufeinandertreffen der großen Schienen- und Straßennetze würde man dem Entstehen großer Mischbahnhöfe Schiene-Straße beiwohnen können. Dort würden sich Bahnsteige befinden, zwischen denen Gleise verlaufen würden, auf denen Maschinen modernster Art zum Umschlag und Verladen benutzt werden würden.