

# Die verkehrspolitische Bedeutung der Montan-Union

Von

W. M. Frhr. v. B i s s i n g - Kassel-Marburg

Die im Jahre 1951 geschaffene Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl (Montan-Union) umfaßt außer der Bundesrepublik die Länder Frankreich, Italien, Belgien, Luxemburg, die Niederlande und die Saar. Ihre Aufgabe ist es, einen einheitlichen kontinentalen Markt für Kohle, Erze, Eisen und Stahl zu schaffen. Weil aber die Frachten Bestandteil der Preise sind, ist man in den maßgeblichen Gremien der Montan-Union der Meinung, daß vom Verkehr aus gesehen drei Voraussetzungen gegeben sein müßten, um den einheitlichen europäischen Markt für Montangüter zustande kommen zu lassen:

1. Alle Frachtdiskriminierungen im internationalen Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten müssen für Montanerzeugnisse beseitigt werden, so daß diese Erzeugnisse innerhalb der Gemeinschaft frachtlich gleichgestellt und behandelt werden.
2. Es müssen direkte Eisenbahntarife für Montangüter mit durchgehender Entfernungsstaffel, die die Gesamtdistanz innerhalb der Gemeinschaft berücksichtigen und die degressiven Charakter haben, aufgestellt werden.
3. Die Verkehrsverhältnisse innerhalb der Gemeinschaft müssen harmonisiert und koordiniert werden.

Diese drei Forderungen sollen in dieser Reihenfolge verwirklicht werden, so daß dann innerhalb der Gemeinschaft für Montanprodukte eine Einheit des Verkehrs entsteht. Die Einheit des Verkehrs ist dann vorhanden, wenn die verschiedenen Verkehrsmittel in der Lage sind, arbeitsteilig mit dem geringsten volkswirtschaftlichen Aufwand das Verkehrsbedürfnis so zu befriedigen, daß jedes Verkehrsmittel diejenigen Transporte übernimmt, zu deren Durchführung es technisch und wirtschaftlich am besten geeignet ist.

Die verkehrspolitische Aufgabe der Montan-Union liegt also darin, diese Einheit des Verkehrs innerhalb der Gemeinschaft zu schaffen und zu erhalten, denn der technische Fortschritt und die wirtschaftliche Entwicklung machen diese Einheit des Verkehrs nicht zu etwas

Starrem, sondern sie ist in ständiger Wandlung und Bewegung begriffen.

Die von der Montan-Union eingeleiteten verkehrspolitischen Maßnahmen müssen aber auch auf den Binnenverkehr der Mitgliedsstaaten zurückwirken, und damit tritt das Problem auf, wie sich die nationale Einheit des Verkehrs mit der übernationalen europäischen, die die Montan-Union herbeiführen will, vereinigen läßt.

Der Vertrag über die Gründung der Montan-Union vom 18. April 1951 sah in seinen Artikeln 4 b und 70 vor, daß vergleichbare Transportbedingungen für alle in vergleichbarer Lage befindlichen Verbraucher von Kohle, Eisen und Stahl geschaffen werden müßten. Etwaige Vergünstigungen, die die einzelnen nationalen Eisenbahnverwaltungen ihren nationalen Verfrachtern eingeräumt hätten, um sie gegenüber den Verladern anderer Nationalitäten zu bevorzugen, müßten beseitigt werden. Man nannte diese Schlechterstellung der ausländischen Verladern Diskriminierungen.

Es wurde zunächst ein Sachverständigenausschuß eingesetzt, der die Eisenbahntarife der Mitgliedsstaaten daraufhin zu überprüfen hatte, inwieweit sie solche Diskriminierungen enthielten. Diese Überprüfung war so abzuschließen, daß der gemeinsame Markt für Kohle und Eisenerz am 10. Februar 1953 errichtet werden konnte. Bis dahin hatten auch die Eisenbahnverwaltungen die Diskriminierungen zu beseitigen.

Die Sachverständigen fanden solche Diskriminierungen bei allen Eisenbahnen der Mitgliedsstaaten. Soweit die Deutsche Bundesbahn in Frage kam, wurde beanstandet, daß der Kohlenausnahmetarif AT 6 B1 nur auf deutsche Kohle und deutschen Koks angewandt würde, während ausländische Kohle und ausländischer Koks nach den Sätzen des FK befördert wurden. Die Sätze des FK lagen aber etwa um 20 % über denen des AT 6 B1. Die Deutsche Bundesbahn räumte daraufhin im Jahre 1953 auch der französischen, belgischen, luxemburgischen und der holländischen sowie der Saarkohle den AT 6 B1 ein. Diese Regelung erschien zweckmäßiger als der Rückgriff auf den FK. Denn dadurch wäre die Kohle für die von den Gruben des Ruhrreviers weit abliegende süddeutsche Industrie verteuert worden. Da diese Industrie aber für den Export von großer Wichtigkeit ist, hätte eine Verteuerung der Kohle ihre Produktionskosten erhöht und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt ungünstig beeinflusst. Die Begünstigung der Saarkohle und der lothringischen Kohle durch die Senkung der Transportkosten konnte eine Gefährdung des Absatzes für die Ruhrkohle auf dem süddeutschen Markt bedeuten; aber dies war weniger zu befürchten, solange die Preise ab Grube in Lothringen und der Saar höher lagen als die Zechenpreise an der Ruhr, und solange

bei der aufsteigenden Konjunktur der Bedarf an Kohle für die Eisenindustrie an der Ruhr selbst von den Ruhrzechen nicht gedeckt werden konnte und dazu amerikanische Importkohle in erheblichem Ausmaß herangezogen werden mußte.

Die zweite Diskriminierung war die Begünstigung der deutschen Erzförderung durch die beiden Tarife 7 B3 und 7 B25 gegenüber der lothringischen und luxemburgischen Minette. Diese wurde nach dem Tarif 7 G1 abgefertigt. Auf Grund der Empfehlungen der Sachverständigen ließ die Deutsche Bundesbahn nunmehr auch den Tarif 7 B25 für ausländische Erze, soweit sie aus den Mitgliedstaaten der Montan-Union stammten, zu. Solange die gegenwärtige Hochkonjunktur anhält, wird eine Benachteiligung der deutschen Erzbergwerke durch diese Tarifänderung kaum zu befürchten sein.

Sehr viel bedeutsamer war es aber, daß durch diese Tarifiermäßigungen der Deutschen Bundesbahn jährliche Einnahmeausfälle von etwa 10 Millionen DM entstanden sind.

Von nebensächlicher Bedeutung war es dagegen, daß die Italiener auch für die Durchfuhr lothringischer und luxemburgischer Erze durch die Bundesrepublik nach Italien die Anwendung des Tarifs 7 B25 verlangten. Da bisher eine solche Durchfuhr nicht stattgefunden hat, handelt es sich hier offenbar um ein italienisches Prestigebedürfnis. Auf der gleichen Ebene liegt das Verlangen, daß die Deutsche Bundesbahn den Erzeugnissen der luxemburgischen, der lothringischen und der saarländischen Eisenindustrie für die Ausfuhr über Hamburg und Bremen den Seehafentarif 8 S1 einräumen sollte. Da dieser Wunsch auch von den deutschen Seehäfen unterstützt wurde, hat die Deutsche Bundesbahn dem entsprochen. Bisher ist von dieser Möglichkeit kein nennenswerter Gebrauch gemacht worden. Daß dies anders werden wird, ist schon im Hinblick auf die belgisch-luxemburgische Wirtschaftsunion und auf die verkehrsmäßig günstigere Lage von Antwerpen kaum zu erwarten.

Sehr viel nachteiliger als die Beseitigung der Diskriminierungen muß sich verkehrspolitisch die Einführung von Tarifen auswirken, die auf den Verkehr der einzelnen Mitglieder der Montan-Union untereinander angewandt werden und innerhalb der Montan-Union mit durchgehender Entfernungsstaffel ausgestattet sind. An die Erfüllung dieser zweiten Forderung der Montan-Union sind die Vertreter der Mitgliedstaaten im Jahre 1954 herangegangen. In den Verhandlungen hat es sehr harte Kämpfe gegeben, und Anfang Januar 1955 haben die Minister der Mitgliedstaaten sich auf einen internationalen durchgehenden Tarif zunächst für Kohle und Erz geeinigt, der dann am 1. Mai 1955 in Kraft getreten ist. Am 1. Mai 1956 soll dann als nächster Schritt ein einheitlicher direkter Tarif für Eisen

und Stahl folgen. Man geht also schrittweise vor, weil man Erfahrungen sammeln will, und weil sowohl die Montanunternehmen als auch die beteiligten Verkehrsträger Zeit haben sollen, sich auf die veränderten Verhältnisse einzustellen.

Das erste Merkmal dieses Tarifs für Kohle und Erz vom 1. Mai 1955 ist die Durchrechnung der Degression für die Entfernungsstaffel über die Grenze der einzelnen Mitgliedstaaten hinaus. Bisher entstand beim internationalen Verkehr an der Grenze ein Frachtenbruch, weil die Degression der Entfernungsstaffel nur national gültig und orientiert war. Das zweite Merkmal ist die Herabsetzung der Abfertigungsgebühr. Bisher mußte eine Abfertigungsgebühr bei der Abfertigung der Sendung an der Verladestation und eine zweite nach dem Überschreiten der Grenze beim Übergang auf die Bahn des Empfangslandes gezahlt werden.

Das zentrale Verwaltungsorgan, die Hohe Behörde, wollte mit der Einführung der direkten Tarife auch auf die Harmonisierung der Tarife hinwirken. Sie verstand darunter zunächst eine Vereinheitlichung der Degression der Entfernungsstaffel. Es wäre dann zu einer rein mathematisch errechneten Degression gekommen, die den nationalen Notwendigkeiten vor allem der deutschen Wirtschaft nicht entsprochen hätte. Die Deutsche Bundesbahn wäre nämlich auf Grund der Diskriminierungsbestimmungen des Artikel 70 des Unionsvertrages gezwungen gewesen, auch ihre Binnenfrachten für Montangüter der internationalen Regelung anzupassen, und damit wäre das Tarifgefüge in weitem Umfang erschüttert worden. Es ist schließlich gelungen, eine Lösung zu finden, die den deutschen Interessen weitgehend Rechnung trägt, indem man vom deutschen Tarif ausging und eine einheitliche Degression für Kohle und Erz mit 100 km beginnend und bei 250 km endend und für die übrigen Montangüter auf den Entfernungen von 100 bis 200 km durch die Montan-Union festlegte, während die Degression für die darüber hinausgehenden Entfernungen von den nationalen Behörden nach deren Belieben innerhalb gewisser Grenzen nach oben und nach unten bestimmt werden kann.

Nach dem internationalen Tarif für Kohle und Erz wird die Abfertigungsgebühr vom 1. Mai 1955 ab um ein Drittel und vom 1. Mai 1956 ab um die Hälfte ermäßigt.

Die Streckenfracht wird nach der folgenden Formel berechnet:

$$S = \frac{t}{2} + p_1 d_1 \cdot f_1 (d_1 + d_2) + p_2 d_2 \cdot f_2 (d_1 + d_2) + \frac{t}{2}$$

Dabei bedeuten:

die Indexziffern 1 und 2 jeweils ein Versandland 1 und ein Empfangsland 2; im übrigen ist

S = Gesamtfracht  
 t = Abfertigungsgebühr  
 p = Streckenfracht für die ersten 100 km  
 d = Versandentfernung  
 f = Degressionskoeffizient.

Die Gleichung zeigt, daß die Gesamtfracht eine Summe von zwei Teilfrachten ist. Die erste Teilfracht wird vom Versandland, die zweite vom Empfangsland erhoben. Dabei wird in jedem der beiden Länder die Teilfracht in der Weise berechnet, daß jeder der beiden Streckensätze mit dem für die gesamte Entfernung ( $d_1 + d_2$ ) maßgebenden Degressionskoeffizienten (f) errechnet werden. Außerdem erhebt jede der beiden beteiligten Eisenbahnverwaltungen die halbe Abfertigungsgebühr. Weil die Abfertigungsgebühr nur zur Hälfte erhoben wird, weil ferner die Degression durchgerechnet wird, hört der bisherige Frachtenbruch an der Grenze auf, und die Fracht als Ganzes ist niedriger als bisher.

Zahlenmäßig sieht der Vorgang folgendermaßen aus: Ein Waggon Steinkohle mit 23 400 kg soll von Wanne-Eickel nach Paris-la-Chapelle befördert werden. Die Gesamtentfernung beträgt 702 km. Davon werden zurückgelegt:

auf deutschen Bahnen von Wanne-Eickel bis Palzem . . . . . 307 km,  
 auf französischer Strecke von Palzem bis Paris . . . . . 395 km.

Für die deutsche Teilstrecke wird unter Berücksichtigung der Gesamtentfernung von 702 km eine Teilfracht für 307 km errechnet. Diese stellt sich für 1000 kg Kohle auf 18,70 DM. Für 23 400 kg macht die Fracht einschließlich der Aufrundung 437,60 DM aus. Für die anschließenden 395 km auf französischer Strecke wird die Fracht nach den gleichen Grundsätzen von der französischen Eisenbahn erhoben.

Wäre die Sendung nach dem Tarif AT 6 B1 auf der deutschen Strecke abgefertigt worden, so würde sich die Fracht für je 1000 kg Kohle auf 20,50 DM, im Ganzen also auf 479,70 DM stellen. Der internationale Tarif bringt also allein auf dem deutschen Gebiet eine Frachtverbilligung von 42,10 DM je Wagenladung.

In welchem Umfang die Gesamtfracht durch die Beseitigung der Diskriminierungen und durch die Einführung des internationalen Tarifs gesenkt worden ist, zeigt das folgende Beispiel:

Eine Wagenladung Koks von Gelsenkirchen Hbf. nach Homécourt in Lothringen kostete an Fracht in französischen Francs je Tonne:

vor Beseitigung der Diskriminierungen . . . . 2331 frcs,  
 nach Beseitigung der Diskriminierungen . . 1992 frcs,  
 nach dem Tarif vom 1. Mai 1955 . . . . . 1694 frcs.

Das bedeutet aber eine Ermäßigung von insgesamt 27 0/0.

Daraus ergibt sich, daß diese Regelung zum Vorteil der Kohlengruben und zum Nachteil der beteiligten Eisenbahnen erfolgt ist. Unter den ausländischen Eisenbahnen dürften die niederländischen Staatsbahnen am wenigsten von den dadurch entstehenden Einnahmeausfällen betroffen werden, da sich die Masse der Kohlentransporte in den Niederlanden auf dem sehr dichten Wasserstraßennetz abspielt. Für die anderen Eisenbahnverwaltungen war dieser Einnahmeausfall die Veranlassung, ihre Binnentarife zu erhöhen. Diese Möglichkeit läßt der Artikel 70 des Unionsvertrages offen, der die Festlegung des nationalen Tarifniveaus den einzelnen Ländern überläßt, solange keine Diskriminierungen entstehen. Dieser Weg ist jedoch für die Deutsche Bundesbahn nicht gangbar. Wenn man sich die geographische Lage der Bundesrepublik und ihrer Montangebiete vergegenwärtigt, so liegen die Montanreviere der Bundesrepublik nördlich der luxemburgischen, lothringischen und saarländischen schwerindustriellen Gebiete. Seitdem der eiserne Vorhang die Industrie des Ruhrgebietes vom Berliner und dem mittel- und ostdeutschen Markt abgeschnitten hat, liegt das entscheidende Absatzgebiet der Ruhrindustrie in Süddeutschland, also in Baden, in Württemberg und in Bayern. Dann aber müssen die Sendungen der Ruhrindustrie an ihre Abnehmer sozusagen an der Haustür der wichtigsten Konkurrenz vorbei entweder den Rhein hinauf oder auf den Nord-Süd-Strecken der Bundesbahn in das Absatzgebiet befördert werden. Die Konkurrenten liegen somit zum süddeutschen Markt frachtgünstiger als die Ruhrindustrie. Dieser Nachteil kann aber nur durch niedrige Frachten ausgeglichen werden. Damit ist für die Deutsche Bundesbahn der Weg, über eine Erhöhung der Frachten den Einnahmeausfall auszugleichen, der durch die internationalen Montan-tarife entsteht, versperrt; sie erleidet durch diesen Tarif vom 1. Mai 1955 einen weiteren jährlichen Einnahmeausfall von rund 40 Millionen DM. So ist der Bundesbahn eine neue politische Last auferlegt, denn die Regierung der Bundesrepublik hat sich durch den Abschluß des Montanvertrages verpflichtet, direkte Tarife für Kohle, Erz, Eisen und Stahl einzuführen. Außerdem ist der Zweck der Montan-Union keineswegs nur ein rein wirtschaftlicher, sondern vielleicht ist ihre Gründung sogar in erster Linie aus politischen Erwägungen heraus erfolgt. Man will nämlich dadurch, daß man die wirtschaftlichen Komponenten des deutschen Kriegspotentials unter eine ständige internationale Kontrolle stellt, den dauernden Frieden zwischen Frankreich und Deutschland sichern und dem französischen Bedürfnis nach *sécurité* entgegenkommen. Damit aber taucht die Frage auf, wie dieser Einnahmeausfall bei der Bundesbahn gedeckt werden soll. Man weiß, welchen nachteiligen Einfluß die schon vorhandenen politischen Lasten nicht nur auf die Finanzlage der Bundesbahn, sondern darüber hinaus

auch auf die Gestaltung der deutschen Verkehrspolitik gehabt haben, und daß sie ein ernstliches Hindernis für die Herstellung der Einheit des Verkehrs sind.

Die Einführung der internationalen Tarife hat auch die Rheinschifffahrt mit ernster Sorge erfüllt. Die direkten Bahnfrachten von Lothringen und dem Saargebiet nach Süddeutschland stellen sich auf Grund der direkten Tarife niedriger als die gebrochenen Schiffsfrachten von Gelsenkirchen nach Süddeutschland. Für die Tonne Kohle ist jetzt an Fracht zu zahlen:

	nach dem Montantarif	im gebrochenen Verkehr von Gelsenkirchen über den Rhein
von Saarbrücken		
nach Ulm . . . . .	23,20 DM	27,80 DM
nach Nürnberg . . . . .	25,70 DM	26,80 DM
nach Mannheim . . . . .	13,60 DM	15,40 DM

Die Rheinschifffahrt befürchtet dadurch, daß die Kohle vom Schiff zur Eisenbahn abwandert. Jedoch dürften sich diese Befürchtungen zunächst nicht bewahrheiten, weil der französische Staat die Subventionen, die er für die nach Deutschland aus Lothringen und dem Saargebiet exportierte Kohle zahlt, um den gleichen Betrag gekürzt hat, den die Verbilligungen ausmachen, die durch die direkten Tarife eingetreten sind. Solange ferner die Hochkonjunktur andauert, die die Kapazität der Bundesbahn voll in Anspruch nimmt und es ihr verwehrt, sich vermehrt den Kohlentransporten zuzuwenden, dürfte eine der Bundesbahn nachteilige Abwanderung der Kohle von der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt nicht eintreten.

Über den Montantarif für Eisen und Stahl wird noch verhandelt. Dabei wird vor allem hart um die Zuschläge in den Nebenklassen zu 10 und 5 t gekämpft. Beim Kohlentarif haben diese Nebenklassen keine Rolle gespielt, da Kohlen nur in ganzen Wagenladungen von mindestens 20 t zum Versand gelangen. Das ist aber anders bei Stahl- und Walzwerkerzeugnissen. Während der Zuschlag in der 5-t-Klasse für Eisen- und Stahlerzeugnisse zu den Sätzen der Hauptklasse bei der Deutschen Bundesbahn im Durchschnitt etwa 18 % beträgt, liegen die Zuschläge bei den holländischen, belgischen und französischen Bahnen erheblich höher. Bei der französischen Bahn belaufen sich in der 5-t-Klasse die Zuschläge bis zu 75 % der Hauptklassensätze. Für die Deutsche Bundesbahn sind Zuschläge in dieser Höhe aus den vorher angegebenen Gründen indiskutabel. Denn etwa 10 % der Walzwerkerzeugnisse der Ruhrindustrie werden in der 5-t-Klasse befördert. Wenn aber gegen den deutschen Vorschlag die Nebenzuschläge doch erhöht werden sollten, so würden die bisher in den Nebenklassen verladenen Sendungen auf den Lastkraftwagen oder zur Binnenschiff-

fahrt abwandern. Damit entsteht der Bundesbahn ein erneuter Einnahmeausfall, und außerdem würde die soeben durch das Verkehrsfinanzgesetz eingeleitete Ordnung des deutschen Verkehrs in ihrer Durchführung gefährdet werden.

Das dritte verkehrspolitische Ziel der Montan-Union ist die *H a r m o n i s i e r u n g* der Verkehrsverhältnisse und die *K o o r d i n i e r u n g* der Verkehrsmittel. Diese beiden Begriffe sind in den letzten Jahren aufgekommen, aber sie entbehren weitgehend der Klarheit. Da die Montan-Union die Einheit des Verkehrs in ihrem Bereich herstellen will, wird man diese Begriffe nicht auf die Eisenbahn allein, sondern auch auf die anderen Verkehrsmittel beziehen müssen. Ich möchte unter Harmonisierung verstehen

1. auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens:  
die Angleichung der Tarifsysteme, der Frachtsätze, der Wert- und Entfernungsstaffel, der Abfertigungsgebühren; die Lenkung des Verkehrs auf die jeweils wirtschaftlichsten Beförderungswege, die Abstimmung der Investitionen, die die einzelnen Mitgliedsstaaten vornehmen, wie den viergleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Durchgangsstrecken;
2. auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt:  
Herstellung eines einheitlichen Beförderungsvertrages, Aufbau eines einheitlichen Tarifsystems, internationale Ordnung des Frachtenmarktes vor allem auf dem Rhein, gemeinsame Pläne für den Ausbau eines einheitlichen westeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes, gemeinsame Regelung der Cabotage auf dem Rhein;
3. auf dem Gebiet des Straßenverkehrs:  
Ausbau der Hauptverkehrsstraßen zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten, einheitliche Regelung der Beförderungsbedingungen und der Frachtsätze für den Lastkraftwagen auch im grenzüberschreitenden Verkehr.

Danach wird man sagen können, daß die Harmonisierung nichts anderes ist als die Angleichung der Verkehrsbedingungen in den verschiedenen Mitgliedsstaaten.

Die Koordinierung des Verkehrs soll die Herstellung einer Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern bedeuten, so daß ein ruinöser Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln vermieden wird. Kurzum Harmonisierung und Koordinierung sollen die Einheit des Verkehrs herstellen.

Nachdem auf dem Gebiete der Eisenbahn die ersten Schritte zur Harmonisierung des Tarifwesens getan worden sind, wendet man sich in den Kreisen der Montan-Union den Frachtdisparitäten im internationalen Binnenschiffsverkehr zu. In vorderer Linie steht hier die Rheinschifffahrt mit ihrem grenzüberschreitenden Verkehr. Die Rhein-



schiffahrt hatte schon die Notwendigkeit von sich aus erkannt, den Frachtenmarkt auf dem Rhein zu ordnen. Versuche, zu einer internationalen Einigung zu kommen, waren gescheitert. Unter dem Druck des drohenden Eingreifens der Montan-Union hat sich die internationale Rheinschiffahrt, allerdings mit Ausnahme der Schweizer Reedereien, im Jahre 1953 zu einer Arbeitsgemeinschaft für die Rheinschiffahrt zusammengeschlossen. Ihr ist es in den Jahren 1954 und 1955 gelungen, auch unter Einbeziehung der Schweiz, durch die Rheinfelder und Kettwiger Konvention den grenzüberschreitenden Kohlenverkehr auf dem Rhein zu regeln. In diesen Konventionen werden Frachtsätze festgesetzt und den einzelnen Nationen Transportquoten zugeteilt. Damit erhalten die Verlader gleichmäßige und die Schiffer auskömmliche Frachten. Die Arbeitsgemeinschaft ist dabei, auch für die anderen Montangüter ähnliche Konventionen zustande zu bringen.

In den Kreisen der Montan-Union selbst und der an ihr beteiligten Regierungen sind eine Anzahl von Plänen entstanden, die sich eine Harmonisierung und Koordinierung des Verkehrs innerhalb der Montan-Union und darüber hinaus auch in Europa zum Ziel gesetzt haben. Am weitesten geht in dieser Beziehung der Plan des Franzosen Monnet, des ehemaligen Präsidenten der Hohen Behörde. Er will der Hohen Behörde die Möglichkeit geben, auf den Verkehr und seine Ordnung maßgeblich einzuwirken, und sie soll auch die Befugnis erhalten, darüber zu entscheiden, wie die Harmonisierung und Koordinierung des Verkehrs innerhalb der Montan-Union praktisch durchgeführt werden soll. Die anderen Pläne, wie der des Holländers Kapteijn, der der Regierungen der Beneluxländer oder auch der der Deutschen Bundesregierung schlagen im wesentlichen vor, daß ein Gremium geschaffen werde, das die Probleme der Harmonisierung und Koordinierung zu studieren hätte. Auf Konferenzen der Regierungen sollen dann die Ergebnisse dieser Studien geprüft und daraufhin Vorschläge ausgearbeitet werden, die die Grundlage für Verträge bilden, die dann zwischen den Regierungen abzuschließen wären. In allen Plänen wird die Frage verschieden beantwortet, ob eine gemeinsame Organisation geschaffen werden soll, die die Koordinierung und Harmonisierung des Verkehrs durchführt, wie diese Behörde gestaltet werden soll, und welche Befugnisse ihr eingeräumt werden müßten. Daraus aber geht hervor, wie die einzelnen Länder sich scheuen, noch weitere Teile ihrer Souveränität zu opfern, weil sie damit die Möglichkeit verlieren, Verkehrspolitik nach ihren eigenen nationalen Notwendigkeiten zu treiben.

Bisher hat sich die Montan-Union bemüht, die Eingriffe in die nationale Verkehrspolitik ihrer Mitglieder in engen Grenzen zu halten. Deswegen hat man bei der Schaffung der internationalen Tarife die

einzelnen Tarifsysteme und die Tarifniveaus unberührt gelassen und man hat, wie wir gesehen haben, auch für die Entfernungen über 200 bzw. 250 km die nationalen Degressionskoeffizienten bestehen lassen. Aber im Hinblick auf die nationale Verkehrseinheit wird man zuerst zu fragen haben, ob überhaupt das Ziel, der einheitliche Markt, zu erreichen ist. Einen einheitlichen Markt für Montanprodukte in Europa kann es nicht geben, weil die Produktionsbedingungen in den einzelnen Ländern und die Qualität der dort erzeugten Produkte zu verschieden ist. So kann höchstens ein gemeinsamer Markt geschaffen werden. Es ist die Frage, ob dazu einheitliche Tarife notwendig sind.

In den USA ist ein solcher gemeinsamer Markt vorhanden, aber einheitliche Eisenbahntarife nicht. Wohl aber sind die USA ein einheitliches Währungsgebiet. Die Tarifgestaltung und die Tarifpolitik der amerikanischen Eisenbahngesellschaften wird allerdings durch die Interstate Commerce Commission überwacht. Unter der zielbewußten Leitung der I.C.C. treiben die Eisenbahnen eine sehr elastische Tarifpolitik, die sicher die Schaffung eines gemeinsamen Marktes in den USA auf der Grundlage einer einheitlichen Währung begünstigt hat, und auch begünstigen soll. In den Gebieten mit annähernd gleicher Wirtschaftsstruktur haben die Eisenbahnen auch die Tarife aneinander angeglichen, sie haben unter dem Einfluß der I.C.C. Tarifgebiete gebildet, in denen etwa der Zustand geschaffen worden ist, wie er in Deutschland unter dem Reformtarif von 1877 herrschte. Darüber hinaus ist man aber in den USA nicht gegangen, weil bei der Verschiedenheit der Wirtschaftsverhältnisse in den einzelnen Gebieten das Tarifwesen zu starr werden würde, und das müßte der Entwicklung des Wettbewerbs am Markt hinderlich sein. Der tragende Grundsatz der Tarifpolitik der amerikanischen Eisenbahnen aber besteht gerade darin, durch eine außerordentlich mannigfache Abstufung der Tarife auf dem Markt den Wettbewerb zu fördern. Dazu dient auch die große Zahl der rund 10 000 Ausnahmetarife. Man geht also in den USA auf Grund der dort herrschenden Wirtschaftsauffassung von dem Gedanken aus, daß die Gleichheit des Marktes am besten durch die Förderung der Konkurrenz hergestellt und erhalten wird.

Auch innerhalb der Montan-Union sind die Verschiedenheiten in der Wirtschaftsstruktur bei den einzelnen Mitgliedsstaaten recht erheblich. Vor allem besteht im Gegensatz zu den USA keine einheitliche Währung. Durch die verschiedene Kaufkraft der Währungen haben aber die gleichen Tarifmaßnahmen in den verschiedenen Ländern verschiedene Auswirkungen. Weil die Wirtschaftsstruktur und dadurch auch die Verkehrsverhältnisse in den westeuropäischen Ländern so verschiedenartig sind, wird keines dieser Länder auf eine nationale Verkehrspolitik verzichten können.