

Frisch, Alfred

Article — Digitized Version

Französische Initiative in der europäischen Verkehrsplanung

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Frisch, Alfred (1952) : Französische Initiative in der europäischen Verkehrsplanung, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 9, pp. 557-562

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131592>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Französische Initiative in der europäischen Verkehrsplanung

Alfred Frisch, Paris

Erstaunlicherweise sind fast alle Anregungen in Richtung der Koordinierung des europäischen Verkehrswesens französischen Ursprungs. Dem Straßburger Europarat unterbreitete der französische Parlamentarier Bonnefous seinen ausführlichen Plan für die Schaffung einer europäischen Verkehrsgemeinschaft mit übernationaler hoher Behörde, nach dem Muster der Montanunion. Für die Eisenbahnen ist der ungewöhnlich rührige und weitsichtige Generaldirektor der französischen Staatsbahnen, Louis Armand, tätig, sowohl für eine unmittelbare deutsch-französische Zusammenarbeit (Güterwagenpool) wie im Rahmen der internationalen Eisenbahnunion, deren Sitz sich übrigens ebenfalls in Paris befindet. Auch die europäischen Straßenpläne gehen auf die Initiative eines Franzosen, auf Gallienne, Präsident des französischen Straßenverkehrsverbandes und der Internationalen Straßenföderation mit Sitz in Genf und Sekretariat in Paris, zurück.

Erwähnung verdient ferner die von zwei französischen Verkehrsministern seit Ende 1951 zum Ausdruck gebrachte Absicht zur Einberufung einer europäischen Verkehrskonferenz in Paris, mit der Aufgabe, die Verwirklichung der Verkehrsgemeinschaft vorzubereiten. Zuerst wurde dieser Gedanke im Dezember 1951 von dem jetzigen Ministerpräsidenten Pinay aufgegriffen und Ende April erneut von seinem Nachfolger und augenblicklichen Verkehrsminister Morice. In diese offiziellen Bestrebungen schalteten sich der französische Unternehmerverband und die Internationale Handelskammer ein, beides Organisationen zur Verteidigung der Interessen der Privatwirtschaft. Dazu kommen weitere teils private, teils offizielle Pläne für verschiedene Einzelgebiete, wie zum Beispiel die Moselregulierung, zu deren Gunsten ein deutsch-französisches Konsortium im Entstehen ist, sowie eine engere kaufmännische und technische Zusammenarbeit der europäischen Fluggesellschaften. Die einzelnen Aktionen lassen sich nicht immer auf einen gemeinsamen Nenner bringen. Teilweise laufen sie parallel, teilweise stehen sie zueinander in völligem Widerspruch. Da sich jedoch aus den verschiedenen Tendenzen in absehbarer Zukunft wohl ein einheitliches Gebilde für die europäische Verkehrswirtschaft herauskristallisieren wird, erscheint es erforderlich, die großen Züge und Absichten einigermaßen übersichtlich festzuhalten.

KONKURRENZLOSIGKEIT UND VIELSEITIGKEIT

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, besteht auf dem Gebiete des Verkehrs keine zwischenstaatliche Konkurrenz. Innerhalb der einzelnen Länder gibt es erhebliche Interessenkonflikte zwischen Wasser, Schiene und Straße, dafür aber keinerlei Gegensätze zwischen der französischen und der deutschen Eisenbahn. Die Entwicklung des einen oder anderen Verkehrsmittels

in einem gegebenen Lande geht nicht zu Lasten des Nachbarn, wie es bei industriellen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen der Fall sein kann. Die große Ausnahme hiervon bilden die Luftfahrtgesellschaften, deren gegenseitige Konkurrenz jedoch bereits einen so hohen Grad der Unwirtschaftlichkeit erreichte, daß auch hier die Dringlichkeit einer gemeinsamen Politik außer Frage steht. Kleinere internationale Reibungen sind für die Binnenschifffahrt denkbar, besonders im Zusammenhang mit den Wünschen gewisser Seehäfen. In dieses Gebiet gehört die Rivalität zwischen Antwerpen und Rotterdam, um nur ein Beispiel zu nennen. Sofern jedoch ein Schifffahrtsweg mit einem anderen in Konkurrenzstreit tritt, gehen meistens die Interessen über den nationalen Rahmen hinaus und betreffen eine regionale europäische Gruppe, wie zum Beispiel die Gebiete längs des Rheins, von der Schweiz über Frankreich und Deutschland bis zu den Niederlanden. Es ist daher durchaus berechtigt, von dem praktischen Fehlen einer zwischenstaatlichen Konkurrenz im europäischen Verkehrswesen zu sprechen.

Ein weiteres Merkmal dieses großen Wirtschaftszweiges ist seine ungenügende Einheit. Gesetze und Voraussetzungen ändern sich von einem Verkehrsmittel zum anderen. Für die Eisenbahn stellen sich ganz andere Bedingungen im Falle der europäischen Zusammenfassung als für Straße oder gar Binnenschifffahrt. Der Grad der europäischen Normierung ist seinerseits höchst unterschiedlich. Er dürfte seinen Höhepunkt für Straße und Flugzeug erreichen und, von einigen Hauptverbindungen abgesehen, einen Tiefstand bei der Binnenschifffahrt. Jedes dieser Verkehrsmittel erwartet zudem von der europäischen Zusammenfassung und Koordinierung andere Vorteile. Es ist daher die gerade in Frankreich sehr weit verbreitete These verständlich, wonach europäische Sonderabsprachen für die einzelnen Verkehrsgebiete vorteilhafter und empfehlenswerter sind als Gesamtregelungen in der Art des Schumanplanes.

Es mangelt allerdings auch nicht an gegenteiligen Meinungen, die Sonderlösungen mißtrauisch gegenüberstehen und daraus intern und international eine Benachteiligung des einen oder anderen Verkehrs befürchten, besonders wenn, wie es bei der Eisenbahn der Fall ist, ein staatlicher Einfluß besteht, der sehr leicht zu einer Bevorzugung dieses Verkehrsmittels führen könnte. Der französische Verkehrsminister Morice wollte ursprünglich die erste europäische Konferenz in Paris, die nach seinen Plänen bereits Anfang Juni hätte zusammentreten sollen, auf zwei genau umschriebene Probleme des Eisenbahnwesens beschränken (Normierung des rollenden Materials und Einführung des Industriestroms für den Betrieb der Elektrolokomotiven), mußte aber dann die Vor-

arbeiten seines Ministeriums auf ausdrücklichen Wunsch des Unternehmerverbandes hin zur Einbeziehung von Wasser und Straße erheblich erweitern, wodurch sich die Verzögerung dieser Konferenz erklärt. Daraus darf man allerdings nicht den Schluß ziehen, daß die französische Privatwirtschaft den Grundsatz der überstaatlichen hohen Behörde für die Verkehrswirtschaft billigt.

Das Schwergewicht des in Straßburg immer noch zur Beratung stehenden Bonnefousplanes liegt auf der Koordinierung der europäischen Verkehrsmittel durch ein gemeinsames Investitionsprogramm und auf der damit zusammenhängenden Erschließung geeigneter Finanzquellen. Es besteht kein Zweifel, daß die Entwicklung des europäischen Verkehrswesens in allen Ländern und in allen Zweigen hauptsächlich durch mangelnde finanzielle Mittel gehemmt wird und sich europäische Aktionen zur Behebung dieses Übels durchaus rechtfertigen. Der Europäische Wirtschaftsrat griff diesen Gedanken auf und legt für seine Arbeiten sehr großen Wert auf die organisatorischen Fragen, während er die rein technischen Angelegenheiten den bereits bestehenden zwischenstaatlichen Verbänden und Organisationen überläßt. So weilte auf Initiative der OEEC. hin im Frühjahr dieses Jahres eine Gruppe europäischer Verkehrssachverständiger in den USA. zur Untersuchung der Organisation, der offiziellen Transportlenkung sowie der Koordinierung der einzelnen Verkehrsmittel. Der im Anschluß daran ausgearbeitete Bericht, der vielleicht als Grundlage für eine im Rahmen der OEEC. gegen Ende 1952 stattfindende europäische Sachverständigenkonferenz dienen wird, empfiehlt die Schaffung besonderer europäischer Behörden auf übernationaler Ebene, die weitgehend eine Nachahmung bereits bestehender amerikanischer Einrichtungen wären. Man denkt dabei an eine gesamteuropäische Autorität für die Koordinierung des Transportwesens, ferner an eine parlamentarische Kontrolle ihrer Tätigkeit und schließlich an eine Gerichtsinstanz, die von den interessierten Verkehrsunternehmen gegen eine etwaige Benachteiligung ihrer Belange angerufen werden könnte. Nach den in den USA. gemachten Erfahrungen soll ohne das Vorhandensein geeigneter europäischer Behörden mit erforderlichen Machtbefugnissen nach Ansicht aller Sachverständigen das europäische Transportwesen nicht auf eine gesunde Grundlage gestellt werden können.

Im Zusammenhang mit dem Expansionsprogramm der europäischen Wirtschaft ist die OEEC. ferner für die notwendige Ausdehnung des Verkehrspotentials verantwortlich. Ihre Arbeiten betreffen viel weniger technische Fragen als die Finanzierung und die Aufstellung einer Reihe von Prioritäten im gesamteuropäischen Rahmen, wie zum Beispiel die Wahl zwischen einer Elektrifizierung der Bahnlinie Thionville-Ruhr und der dem gleichen Verkehrsbedürfnis dienenden Moselregulierung. Man darf nicht vergessen, daß die Verwirklichung des europäischen Expansionsprogrammes allein für schwere Güter eine jährliche

Mehrbelastung der Transportmittel von 100 Mill. t mit sich brächte. Modernisierungs- und Erweiterungsarbeiten sowohl für Straße wie für Schiene und Wasser erfordern andererseits erhebliche Mittel, die international nur dann aufgebracht zu werden vermögen, wenn die Rentabilität unbestreitbar sichergestellt ist.

Aus diesen Ausführungen ergibt sich demnach die doppelte Notwendigkeit der europäischen Zusammenfassung der einzelnen Verkehrszweige und der Schaffung einer irgendwie gearteten Koordinierungsinstanz für gesamtwirtschaftliche und finanzielle Ziele.

DAS EISENBAHNNETZ

In aller Stille machten in den letzten Jahren die Eisenbahngesellschaften in der europäischen Zusammenarbeit beachtliche Fortschritte. Ihr Werkzeug ist die „Internationale Eisenbahnunion“, an der auch die Länder jenseits des Eisernen Vorhanges beteiligt sind, deren europäische Bestrebungen aber aus begreiflichen Gründen auf Westeuropa beschränkt sind. Die technischen Vorarbeiten zur Normierung des rollenden Materials und zur Vereinheitlichung des Elektrifizierungssystems sind abgeschlossen. Auf kommerzieller Ebene entstand eine Werbegemeinschaft der europäischen Eisenbahnen, die in den USA. und auf den großen internationalen Messen als geschlossene Korporation unabhängig von den nationalen Grenzen auftritt. Erwähnung verdient in diesem Zusammenhang auch die gemeinsame Organisation von internationalen Ausflugszügen sowie der Eurobusdienst, der zum ersten Male auf europäischer Ebene eine Verbindung zwischen Straße und Schiene herstellt.

Mit technischen Lösungen allein ist es aber nicht getan. Es kommt der Augenblick, an dem eine politische Entscheidung unentbehrlich wird. Deshalb waren es gerade die französischen Eisenbahnen, die dem Verkehrsminister die Einberufung der oben erwähnten ersten europäischen Konferenz empfahlen. Normierung des rollenden Materials bedeutet langfristig eine großzügige europäische Arbeitsteilung, damit das von den Eisenbahnverwaltungen in großen Serien gemeinsam in Auftrag zu gebende Material, unabhängig von nationalen Erwägungen, unter den günstigsten Bedingungen und zu den billigsten Preisen geliefert wird. Das bedeutet ferner die Stillegung einer Reihe nicht leistungsfähiger Betriebe in verschiedenen Ländern und den Verzicht auf Zoll- und Handelsschranken für das gesamte Eisenbahnmateriale, von den einfachen Schienen bis zur kompliziertesten Elektrolokomotive. Für die Elektrifizierung des europäischen Eisenbahnnetzes genügt es andererseits nicht, sich mit grundsätzlichen, technischen Beschlüssen zu begnügen. Man muß dafür Sorge tragen, ein zusammenhängendes, zwischeneuropäisches Netz herzustellen, damit die kostspieligen Elektrolokomotiven, deren Rentabilität eine Streckenlänge von 800 bis 1000 km voraussetzt, ohne Hindernisse im europäischen Raum laufen können. Von diesem Gesichtspunkt aus gesehen wäre

die Elektrifizierung der Strecke Paris—Straßburg wichtiger gewesen als die Elektrifizierung der Linie Paris—Lyon. In gleichem Geiste erwägen die Eisenbahnen Frankreichs, Belgiens und Deutschlands die Schaffung eines großen einheitlichen Verkehrsdreiecks zwischen Nordfrankreich, Lothringen und der Ruhr, mit Anschluß des belgisch-luxemburgischen Industriebeckens. Es sind hierfür zwei große Hauptverkehrsachsen vorgesehen: Thionville—Valenciennes im Norden Frankreichs und Thionville—Ruhr über Koblenz. Für den Eisenbahnverkehr müßten in diesem Dreieck sämtliche Grenzen und sonstige Hindernisse wegfallen. Lokomotiven und Waggons könnten so unbehindert ausgenützt werden. Die nötige Elektroenergie würde durch zusätzliche Kohlenkraftwerke, die mit zweitrangigen, schwer verkäuflichen Sorten gespeist würden, geliefert. Nach diesem ersten Muster sollte man dann die anderen dichten Verkehrsachsen Europas elektrifizieren.

Der Generaldirektor der französischen Eisenbahn, der als treibende Kraft hinter diesen Plänen steht, ist von der Lebensfähigkeit der Eisenbahn voll überzeugt, unter der einzigen Voraussetzung, daß ihre Bewegungsfreiheit ebenso groß ist wie in den USA. Nach Feststellungen der Internationalen Eisenbahnunion sind die Fehlbeträge der Schiene keine Folge der technischen Entwicklung oder menschlicher Irrtümer, sondern hauptsächlich die Auswirkung einer ungenügenden gesamteuropäischen Organisation und der dadurch bedingten unzureichenden regionalen Ausnutzung. Trotz des starken Automobilparks trägt in Frankreich die Eisenbahn noch 60 % des Personenverkehrs und 72 % des Güterverkehrs. Selbst in den USA. hat die Transportleistung der Eisenbahn in den letzten Jahren unabhängig von der Ausdehnung der anderen Transportmittel nicht unerheblich zugenommen.

Eine vernünftige europäische Organisation setzt nach der Überzeugung Armands zwischen den einzelnen nationalen Gesellschaften ebenso enge Bande voraus, wie sie augenblicklich in den USA. bestehen. Auf einzelnen Gebieten ist die Bildung gemeinsamer europäischer Gesellschaften möglich. Ein erstes Beispiel ist bereits die „Société Interfrigo“, die für den europäischen Kühlwagenpark verantwortlich ist. Besonderes Gewicht sollte man auf die Einführung von Spezialwaggons für die Beförderung verschiedener Warengattungen legen, sowohl im Hinblick auf die Erhöhung der Transportleistung wie auf die Verringerung der Ladekosten.

In diesem Zusammenhang muß auf den bereits seit rund 1½ Jahren zufriedenstellend arbeitenden deutsch-französischen Güterwagenpool hingewiesen werden. Während in der Vergangenheit im internationalen Verkehr die Güterwagen nach ihrer Entladung auf dem kürzesten Weg, selbst unbeladen, in ihr Heimatland zurückgeschickt werden mußten, ist es nunmehr gestattet, diese Güterwagen im Sinne einer rationellen Ausnutzung auch für nationale Transporte zu verwenden. Zunächst war diese Betriebsgemeinschaft auf

100 000 Güterwagen beschränkt. Als Idealziel strebt man einen gesamteuropäischen Güterwagenpool an, mit unbeschränkter Austauschbarkeit der nationalen Einheiten. Voraussetzung hierfür wäre die Durchführung der Normierung der Güterwagen, damit sie ohne Schwierigkeiten in jeder Eisenbahnwerkstatt Europas repariert werden können. Die Ausdehnung des deutsch-französischen Systems auf die Beneluxstaaten und Italien steht bevor. Seine europäische Verallgemeinerung würde eine beachtliche Herabsetzung des Güterwagenparks gestatten und damit eine Verringerung der Kosten der Eisenbahnverwaltungen.

Darüber hinaus empfiehlt der Generaldirektor der französischen Staatsbahn die Einführung der amerikanischen Equipment Trusts in Europa. Es handelt sich dabei um Finanzgesellschaften, die ihre erforderlichen Mittel teilweise von Lebensversicherungsgesellschaften erhalten und Eisenbahnmaterial erwerben, um es den einzelnen Eisenbahngesellschaften leihweise oder langfristig gegen Abzahlung zur Verfügung zu stellen. In den USA. war eine derartige Finanzierungsmethode für die Modernisierung des Eisenbahnwesens möglich, weil die betreffenden Gesellschaften nicht das Monopol einer einzigen Eisenbahnverwaltung zu befürchten hatten. Im Falle der Kündigung eines Leihvertrages können sie ihr Material einer anderen Eisenbahngesellschaft zur Verfügung stellen. In einem geeinten Europa würden ähnliche Verhältnisse herrschen. Die Regierungen müßten aber den Equipment Trusts unwiderruflich die Möglichkeit lassen, ihr Material ohne nationale Rücksichten zu kaufen. Infolge der Zersplitterung der Bestellungen und der Herstellung von Eisenbahnmaterial sind die Gestehungskosten für Lokomotiven und Waggons in Europa zur Zeit unverhältnismäßig hoch. Während der Preis einer Lokomotive zwischen 1914 und 1950 nur um 25 % zurückging, verbilligte sich das Automobil um 95 %.

DIE BINNENWASSERSTRASSEN

Die europäischen Eisenbahnpläne finden ihren Hauptwiderstand in den Kreisen der Binnenschifffahrt. Ausbau und Elektrifizierung einiger Hauptverbindungslinien macht weitere Kanalbauten für die nächste Zukunft unmöglich. Es ist klar, daß die Elektrifizierung der Linie Thionville—Koblenz—Ruhr für die Rheinschifffahrt mit nicht unerheblichen Verlusten verbunden ist, während sie aus der Moselregulierung und dem sich daraus ergebenden Anschluß des lothringischen Industriebeckens an den Rhein den größten Nutzen ziehen würde. Während langer Jahrzehnte scheiterte übrigens die Moselregulierung, die von deutschen Kreisen wiederholt vorgeschlagen wurde, an dem verbitterten und erfolgreichen Widerstand Straßburgs, das sich wirtschaftlich auf das innerfranzösische Kanalnetz und den Umschlag von Eisenerz und Kohle von oder in Richtung Lothringen und Nordfrankreich stützte. An dem Widerstand Straßburgs hat sich nichts geändert. Die Rheinschifffahrt ist

jedoch zusammen mit der lothringischen Schwerindustrie seit Abschluß des Schumanplans lebhaft an der Moselregulierung interessiert und bekämpft das Eisenbahnprojekt. Für die Moselregulierung sprechen die niedrigeren Transportkosten nach Durchführung der Arbeiten sowie die Amortisationsmöglichkeit der Aufwendungen durch die Elektrizitätsgewinnung. Von deutscher und französischer Seite werden die technischen Vorarbeiten mit gemeinsamen Besprechungen durchgeführt. Man würde im Falle der Verwirklichung des Planes eine internationale Gesellschaft gründen, die einen Großteil ihrer Mittel auf dem freien, internationalen Kapitalmarkt aufzutreiben hätte. Die Last der Baukosten verteilte sich demnach nicht auf die einzelnen Länder nach der Länge des Schifffahrtsweges, für den sie verantwortlich sind. Nach ungefähren Berechnungen wären für die Moselregulierung und den Bau der dazugehörigen Kraftwerke rund 100 Mill. Dollar erforderlich. Die Elektrifizierung der Eisenbahnlinie wäre bei höherer Verkehrsleistung wesentlich billiger und ließe sich in rund zwei Jahren durchführen, während die Arbeiten der Moselregulierung bis zu 8 Jahren beanspruchen werden. Gewiß, trotz nicht unerheblicher Tarifsenkungen bliebe die Eisenbahn teurer als die Kanalschifffahrt. Dafür beansprucht sie aber für die Durchführung ihrer Pläne nur wesentlich geringere Finanzmittel. Vom Standpunkt der wirtschaftlichen Rentabilität müßte man daher die Elektrifizierung vorziehen, während die Moselregulierung der Privatwirtschaft, d. h. im wesentlichen der Schwerindustrie und den Gruben Lothringens sowie der Ruhr, gewisse zusätzliche Vorteile verschafft. Über seine Erfolgsaussichten scheint sich übrigens das französische Konsortium für die Moselregulierung keine großen Illusionen zu machen. Es ist zwar überzeugt, daß man in einer späteren Zukunft auf seine Pläne zurückgreifen wird, vorläufig wird man aber der Elektrifizierung die Priorität zuerkennen, dies umso mehr, als das französische Parlament bereits die ersten Kredite für die Linie Thionville—Valenciennes, von Lothringen bis zum nordfranzösischen Industriebecken, bewilligte.

Es ist ganz allgemein festzustellen, daß die europäischen Verbindungsmöglichkeiten auf dem Wasserwege technisch wesentlich ungünstiger sind als für die Eisenbahn. Frankreich befindet sich hierfür in einer besonders ungünstigen Lage. Vor einem Jahrhundert hatte es das Glück, über das ausgedehnteste und beste Kanalnetz Europas zu verfügen. Dieser beachtliche Vorsprung ist ihm aber inzwischen zum Verhängnis geworden, denn seine Kanäle blieben hinter dem technischen Fortschritt zurück. Im allgemeinen sind sie nur für Kähne bis zu 400 Tonnen befahrbar, während auf den großen europäischen Schifffahrtslinien, besonders durch Deutschland, Kähne bis zu 1500 Tonnen Verwendung finden. Der Umschlag, wie er seit Jahrzehnten in Straßburg üblich ist, kommt als immer unwirtschaftlichere Lösung kaum noch in Frage. Der entsprechende Ausbau des französischen Kanalnetzes (5235 km) ist nur theoretisch, aber nicht

finanziell möglich. Die sich daraus ergebenden Kosten würden allein für einige Hauptverbindungswege einen Betrag von einer Milliarde Dollar überschreiten. Der von interessierter französischer Seite angeregte Nord-Ost-Kanal, der die Hafenstadt Dünkirkchen über das nordfranzösische und lothringische Industriegebiet sowie die Stadt Nancy und die Stadt Metz mit Straßburg verbinden soll, würde allein fast 400 Mill. Dollar kosten.

Aller Wahrscheinlichkeit nach werden die großen europäischen Schifffahrtswege in Zukunft Frankreich nur teilweise berühren. Die Bedeutung des Rheins steht außer Zweifel. Das gleiche gilt für den Rhein-Main-Donau-Kanal und für das französisch-Schweizer Projekt der Rhône-Rhein-Verbindung von Marseille über Schweizer Seen bis nach Basel. Die Schiffbarmachung der Rhône vom Genfer See bis zur Mündung wird zur Zeit in Frankreich systematisch durch den Bau einer Reihe von Wasserkraftwerken ermöglicht und könnte ab 1960 zur Wirklichkeit werden.

DAS STRASSENNETZ

Das europäische Straßennetz entspricht in vielen Gegenden nicht mehr dem modernen Bedarf. In Zusammenarbeit mit dem europäischen Wirtschaftsausschuß der Vereinten Nationen in Genf wurde daher bereits 1950 der grundsätzliche Beschluß gefaßt, ein ausgedehntes und zufriedenstellendes gesamteuropäisches Fernstraßenverbindungsnetz zu schaffen. Die nur in ihren großen Zügen vorliegenden Pläne erfassen Gesamteuropa bis an die sowjetische Grenze. Soweit wie nur möglich berücksichtigen sie bereits die vorhandenen Verkehrsstraßen, die lediglich auszubauen wären, bei gleichzeitiger Umgehung der großen Städte. Als Mindestbedingung gilt das Vorhandensein von drei Fahrbahnen. Die Gesamtkosten wurden oberflächlich auf 5 Mrd. Dollar geschätzt. Der internationale Straßenverband ist nun damit beschäftigt, in Zusammenarbeit mit den beteiligten Regierungen die Einzelheiten der Straßenführung und der Baukosten auszuarbeiten. Es handelt sich dabei um eine ebenso schwierige wie langwierige Aufgabe, die bisher nur zu bescheidenen Teilergebnissen führte.

Der vorliegende Plan wurde inzwischen auf Westeuropa beschränkt, da selbst in technischen Fragen eine Zusammenarbeit mit den Oststaaten nicht mehr möglich ist. Innerhalb des west-europäischen Raumes will man ferner schrittweise vorgehen und mit wenigen Hauptverbindungsstraßen beginnen. Aber auch hierfür sind sehr erhebliche Mittel erforderlich, besonders da nur wenige Staaten bereit und in der Lage sind, die Baukosten aus eigenen Kräften zu finanzieren (Niederlande, Schweiz, Belgien und vielleicht Frankreich). Als Lösung dachte nun der französische Präsident des internationalen Straßenverbandes, Gallienne, an die Errichtung eines europäischen Straßenbauinvestitionsfonds, der als autonome Einrichtung internationale Kredite aufnehmen könnte. Seine ersten Bemühungen in den USA. blieben jedoch völlig ergebnislos. Die Weltbank versteckte sich hinter technischen Schwie-

rigkeiten und beanstandete vor allen Dingen die ungenügende Garantie der Rückzahlung, da nur in den seltensten Fällen die Erhebung eines Straßengeldes vorstellbar ist. In Wirklichkeit besteht in Amerika eine sehr erhebliche Müdigkeit europäischen Finanzforderungen gegenüber. Man findet es erstaunlich, daß die europäische Wirtschaft nicht in der Lage ist, diese kleineren Probleme selbst zu meistern.

Gallienne hat deswegen nicht auf seinen europäischen Investitionsfonds verzichtet. Er empfiehlt nur den einzelnen Ländern die Verallgemeinerung der seit 1952 in Frankreich und Belgien bestehenden nationalen Straßenbaufonds, die über eigene, von der Staatskasse unabhängige Einnahmen verfügen (Sonderabgaben auf Benzin usw.) und nicht für den Unterhalt, sondern ausschließlich für die Erweiterung und Modernisierung des Straßennetzes verantwortlich sind. In Frankreich stehen so für den ersten Abschnitt eines Fünfjahresprogrammes 34 Mrd. frs. zur Verfügung, wovon 19 Mrd. für den Ausbau der großen Straßen Verwendung finden. Die einzelnen nationalen Investitionsfonds können sich in einer europäischen Institution zusammenschließen und dann dem gesamteuropäischen Straßenbau den erforderlichen Auftrieb geben.

DER LUFTVERKEHR

Neben den allgemeinen Transportunionplänen liegt für die europäische Zivilluftfahrt ein italienischer Vorschlag vor, der von dem damaligen Außenminister Sforza ohne besonderen Nachdruck dem Ministerausschuß des Straßburger Europarates Anfang 1951 unterbreitet wurde. Es war zunächst von der Schaffung einer gemeinsamen europäischen Luftfahrtgesellschaft die Rede. Nach längeren Beratungen wurde dieser Gedanke jedoch fallen gelassen, und die von der Konsultativversammlung im Dezember 1951 gefaßte EntschlieÙung beschränkt sich auf den Wunsch nach einer möglichst engen Koodinierung der europäischen Zivilluftfahrt mit der Möglichkeit einer rein kaufmännischen Zusammenarbeit und gegebenenfalls auch der Fusion einzelner Gesellschaften für bestimmte Linien. Entsprechend den von der Internationalen Handelskammer vertretenen Wünschen der Privatwirtschaft will man eine zu starke staatliche Lenkung der europäischen Zivilluftfahrt damit vermeiden und die notwendige Zusammenfassung so geschmeidig wie nur möglich gestalten.

In einer EntschlieÙung vom 3. November 1951 forderte übrigens die Internationale Handelskammer die Schaffung eines ständigen beratenden europäischen Ausschusses für den Luftverkehr unter Beteiligung der Transportgesellschaften und der Benutzer. Im Anschluß an die Resolution der Straßburger Konsultativversammlung legte sie Ende Januar 1952 erneut größten Wert auf die Berücksichtigung der Interessen der Benutzer im Falle der Bildung gesamteuropäischer Einrichtungen.

Für die europäische Zivilluftfahrt stellt sich das Problem der Rentabilität noch dringender als für die Eisenbahn. Man muß dabei zwischen den überseeischen Linien und dem innereuropäischen Verkehr unterscheiden. Je zahlreicher die Landungen, desto kostspieliger wird der Betrieb einer Linie. Die Bodenkosten liegen ganz erheblich über den Flugkosten. Bei der unvermeidlichen Dichte des innereuropäischen Flugnetzes erscheint den zuständigen Sachverständigen das Fortbestehen einer starken Konkurrenz in dem zwischeneuropäischen Flugverkehr wirtschaftlich gesehen geradezu als unmöglich. Die Aussichten der europäischen Fluggesellschaften dürften für den überseeischen Verkehr besser sein, unter der Voraussetzung, daß sie Mittel und Wege finden, um sich erfolgreich gegen die empfindliche amerikanische Konkurrenz durchzusetzen.

Die europäischen Einigungsbestrebungen werden durch den bevorstehenden Einsatz von Düsenflugzeugen noch unentbehrlicher, da bei der verkürzten Flugdauer und der aus wirtschaftlichen Gründen erforderlichen Vermeidung jeder Landeverzögerung die einzelnen europäischen Flugplätze eng miteinander Fühlung nehmen müssen und nach größeren Bezirken aufgeteilt, ohne Rücksicht auf die Grenzen, von einer einheitlichen Stelle aus fahrplanmäßig kontrolliert werden müssen. Viel stärker als bisher wird es schließlich angebracht sein, die Flugzeiten der einzelnen europäischen Gesellschaften einander anzupassen und einen kontinentalen Luftfahrtsplan aufzustellen.

Nichts verdeutlicht besser die zunehmende Verengung des europäischen Raums und die sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Erfordernisse als der mit stets höherer Geschwindigkeit arbeitende Flugverkehr. Es ist nicht erstaunlich, wenn auf diesem Gebiete geeignete Lösungen mit Vordringlichkeit gesucht und gefunden werden müssen.

Summary: French Initiative in European Traffic Planning. The author stresses France's activity in the coordination of European traffic and deals with French plans for a European traffic union. The efforts at inter-State coordination of traffic or of the individual means of communication are supported by the fact that in this field there is no inter-State competition worth speaking of. Conflicting interests between the individual means of transportation are chiefly confined to national level. An

Résumé: Initiative française dans la planification des transports européens. L'auteur traite des efforts français pour une coordination des services des transports européens ainsi que des projets français élaborés en vue de la création d'une communauté européenne des transports. Les efforts aspirant à une coordination bilatérale ou n'englobant qu'un ou plusieurs pays de l'ensemble des services ou d'organes individuels sont entravés par le fait qu'il n'y a guère de concurrence, dans le domaine des transports, entre les pays. En général

Resumen: La iniciativa francesa en la planificación del tráfico europeo. El autor destaca la actividad francesa en la coordinación del sistema de tráfico europeo y trata de los proyectos elaborados por parte de los franceses para una comunidad europea de tráfico. A la aspiración a una coordinación internacional en el sistema del tráfico se la opone el hecho de que en el campo del tráfico no existe ninguna competencia internacional. Los conflictos de intereses entre los diferentes organizaciones de tráfico se muestran principal-

exception is civil aviation, but competition between aviation companies has become so highly uneconomical that here, too, a joint policy is now an urgent necessity. On the other hand, every means of communication is governed by rules and conditions of its own and has its peculiar advantages to expect from European integration, so that the question arises whether special regulations for the various branches of transportation might not be preferable to a general ruling. Since the development of European traffic was hampered primarily by lack of investment funds, the Bonnefous Plan centers on a joint investment programme. This idea has been caught at by OEEC, which has devoted its work mainly to questions of organization and to drawing up a list of priorities. Under the leadership of the international "Railway Union", the cooperation of European railway companies has made appreciable progress. The technical preparations for standardizing rolling stock and electrification systems have been concluded. Political decisions are now needed to establish a closed system of inter-European traffic ensuring more economical operation. But the European railway schemes are opposed by inland shipping quarters since certain canal building projects would be rendered uneconomical by railway electrification. Inland waterway projects are further prejudiced by a high investment demand and long periods of construction. In many regions, the system of European highways does not stand up to modern requirements, so a plan was put up for an all-European system of inter-linking highway connections, which has been realized but on a modest scale so far. It is to be effected with the aid of a European investment fund. In the field of civil aviation, there exists an Italian proposal for a Transport Union. But the original idea of a joint European aviation company was abandoned, and the proposal restricted to a coordination of civil aviation under close commercial co-operation.

les conflits d'intérêts entre les services différents éclatent à l'intérieur des pays; abstraction faite des compagnies aériennes. Mais la concurrence mutuelle entre ces compagnies s'est révélée improductive à un degré qui réclame d'urgence une politique commune. Chaque organe, cependant, est régi par des lois et des conditions spéciales; et d'une intégration européenne chacun attend des avantages supplémentaires. Ne serait-il donc pas préférable de renoncer à une planification totale en faveur d'accords spéciaux? L'évolution des services des transports européens ayant été entravée surtout par le manque de moyens d'investissements, le Plan Bonnefous met l'accent sur un programme commun d'investissements. L'OEEC, à la base de cette idée, s'est occupée surtout des problèmes d'organisation et de la rédaction d'une liste de priorités, conçue pour une Europe intégrée. Sous la direction de l'Union Internationale des Chemins de fer la coopération entre les compagnies des pays individuels a fait des progrès considérables. Les préparatifs pour la standardisation du matériel roulant sont terminés. La création d'un réseau intra-européen garantissant une exploitation productive dépend maintenant de décisions politiques. Mais ces plans élaborés ont provoqué l'opposition de l'industrie fluviale, vu que certains projets de canaux, lors de l'électrification de lignes ferroviaires, ne seraient plus rentables. D'ailleurs de tels projets sont désavantagés d'avance en raison des larges investissements exigés et des longs délais de construction. Le réseau routier européen ne correspondant plus, en maintes régions, aux exigences modernes, le plan d'un réseau unifié du trafic européen à longue distance s'imposait bien; mais jusqu'à présent on n'a pu obtenir que de modestes résultats partiels. L'exécution du plan sera garantie par un fonds européen d'investissement. Quant aux transports aériens l'Italie a présenté un projet pour une union européenne. Pourtant on a renoncé à l'idée d'une compagnie européenne en faveur d'une coordination des compagnies d'aviation civile et d'une étroite coopération commerciale.

mente dentro de los diferentes países. Una excepción hacen las compañías de aeronavegación cuya competencia ha alcanzado tan alto grado de que una política común en este caso está urgentemente necesitada. Por otro lado, cada medio de transporte queda sometido a leyes y condiciones propias, esperando de una integración europea otras ventajas, de manera que se plantea la cuestión si arreglos especiales en especiales regiones de tráfico son preferibles a una regulación en conjunto. Porque el desarrollo del sistema de tráfico europeo queda principalmente impedida por la falta de medios de inversiones, el plan Bonnefous da importancia a un programa común de inversiones. La OEEC ha adoptado este pensamiento y se ha dedicado principalmente a problemas organizatorios y a la confección de una lista de prioridades dentro de los límites de toda la Europa. Al mando de la Internacional Union de Ferrocarriles, la cooperación de las compañías ferroviarias europeas ha hecho progresos. Los preparativos técnicos para el establecimiento de normas en lo que respecta al material rodante y para la unificación del sistema de la electrificación han sido terminados. Se necesitan ahora decisiones de orden político para crear una red única intereuropea, la que garantizaría una explotación más económica. Los proyectos ferroviarios europeos chocan contra la resistencia de la navegación fluvial, porque muchos proyectos de canales quedarían no rentables debido a la electrificación del ferrocarril. Además los proyectos relativos a las vías navegables vienen siendo perjudicados por la alta necesidad de inversiones y por los largos periodos de construcción. La red caminera de Europa no corresponde en muchos regiones a la necesidad, de manera que se formuló el plan relativo a una red caminera para la totalidad de Europa, que hasta hoy fué realizado solamente en modestas partes. Su ejecución debe ser garantizada por un fondo de inversiones europeo. En el campo de la aeronavegación existe el proyecto italiano para una unión de transporte. El pensamiento original de una común compañía de navegación aérea europea ha sido abandonado y limitado a una coordinación de la aeronavegación civil.