ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Frisch, Alfred

Article — Digitized Version

Entwicklungstendenzen der europäischen Verkehrsmittel

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Frisch, Alfred (1960) : Entwicklungstendenzen der europäischen Verkehrsmittel, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 1, pp. 35-37

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/132912

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

U M S C H A U

Entwicklungstendenzen der europäischen Verkehrsmittel

Alfred Frisch, Paris

Seit über einem Jahr beschäftigt sich die Europäische Verkehrsministerkonferenz, die in Anlehnung an den Europäischen Wirtschaftsrat (OEEC) für Verkehrsfragen zuständig ist und sich in kurzer Frist einen guten internationalen Ruf sicherte, zunehmend mit den Entwicklungstendenzen der einzelnen Verkehrszweige und den Zusammenhängen zwischen der Konjunktur und dem Verkehrsvolumen. Bis 1958 war man der Ansicht, daß die Verkehrsleistungen von Eisenbahn, Schiffahrt und Straße genau der Wirtschaftsentwicklung entsprechen und sich höchstens Verschiebungen innerhalb dieser drei Verkehrsträger ergeben können, nicht aber eine relative Verringerung des gesamten Verkehrsvolumens. Seit Anfang 1958 stellte man jedoch fest, daß für Eisenbahn und Binnenschiffahrt — die See- und Luftschiffahrt wird von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz nicht erfaßt, man darf aber annehmen, daß die Seeschiffahrt den gleichen Tendenzen unterliegt wie die Eisenbahn und die Binnenschiffahrt — die Entwicklung der Industrieproduktion nicht mehr parallel zur Nachfrage nach Transportraum verläuft. In den 17 von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz erfaßten Mitgliedstaaten ging, in Tonnenkilometern ausgedrückt, der Eisenbahnverkehr 1958 gegenüber dem Vorjahr um 7 % zurück und gegenüber 1956 um 5 %. Für die Binnenschiffahrt belief sich der Rückgang, stets in Tonnenkilometern, zwischen 1957 und 1958 auf 3 %. Gleichzeitig machte jedoch die Industrieproduktion weitere Fortschritte ebenso übrigens wie der Straßentransport, für den die Parallelität der Entwicklung noch gilt.

Es genügt daher nicht mehr, sich im nationalen Rahmen mit der Koordinierung der Verkehrsmittel im klassischen Sinne zu befassen. In den Vordergrund tritt die Untersuchung der allgemeinen Verkehrsentwicklung, damit Fehlinvestitionen bei Eisenbahn und Binnenschiffahrt vermieden werden und man sich ganz allgemein über die langfristigen Investitionserfordernisse klar wird, nicht nur allein innerhalb eines Landes, sondern auch im europäischen Rahmen. In der europäischen Verkehrswirtschaft sind neue Faktoren in Erscheinung getreten, sie bestimmten bisher bedauerlicherweise viel stärker das Verkehrsvolumen als die Verkehrspolitik, die noch allzu sehr in alten Schemata denkt. Man muß den Sachverständigen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz dankbar sein, daß sie in klarer Form jetzt auf diese neuen Gegebenheiten hinweisen mit der Aufforderung an die Regierungen, hieraus die nötigen Folgerungen zu ziehen.

STRUKTURELLE VERÄNDERUNGEN

Die relative Verringerung des Verkehrsvolumens hat sehr verschiedenartige Gründe. Der wichtigste betrifft zweifellos den Energiesektor. Solange die Kohle das Feld beherrschte, war sie ein Barometer der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit und das wichtigste Transportgut der Schiene und des Wasserwegs. Ihre erste Verdrängung erlebte die Kohle verkehrsmäßig durch die elektrische Energie, selbst wenn diese in Wärmekraftwerken hergestellt wurde. Man geht mehr und mehr dazu über, ein Höchstmaß von Kohle neben den Gruben in elektrische Energie umzuwandeln. Den Transport dieser Energie verlieren natürlich die üblichen Verkehrsträger. Außerdem sichern sich besonders seit Kriegsende Wasserkraft, und Erdöl einen erheblichen Teil des Energiemehrbedarfs. Erdöl wurde zunächst nur mit Schiffen und auch mit Tankwagen auf der Eisenbahn transportiert. Nunmehr beginnt aber Europa, sich ein Pipelinenetz zu schaffen. Hierdurch werden erhebliche Mengen von Transportgütern der Schiene und dem Wasserweg entzogen. Es handelt sich dabei um eine endgültige Entwicklung mit erheblicher Tragweite.

Eine weitere, stets relative Verringerung des Transportvolumens ergibt sich aus der fortschreitenden Industrialisierung. Sie betrifft vorwiegend die Rohstoffverarbeitung und die Grundstoffindustrie. Wenn Stahl statt Eisenerz exportiert wird, ergibt sich eine Verringerung des Verkehrsvolumens von 50 % für den betreffenden Güterstrom. Vor dem zweiten Weltkrieg, um ein weiteres Beispiel zu nennen, exportierte Französisch-Zentralafrika seine Erdnüsse vorwiegend unentkernt. Dann wurden sie an Ort und Stelle entkernt, und jetzt verarbeitet man sie weitgehend, ebenfalls in Afrika, zu Öl. Ähnlich liegen die Verhältnisse für Palmkerne und andere Produkte. Zu berücksichtigen ist andererseits die Veränderung des Verhältnisses zwischen Produktionswert und Produktionsmenge. Man erzeugt heute mehr hochwertige Güter mit verhältnismäßig geringem Gewicht, d. h. in stabilen Preisen nimmt der Wert der Produktion stärker zu als ihr Volumen, was bedeutet, daß die Nachfrage nach Verkehrsmitteln langsamer steigt als die Industrie- und Agrarproduktion. Dies verdankt man einer Verfeinerung der benötigten Waren, aber auch nicht zuletzt der Verwendung neuer Produkte. In nicht wenigen Fällen ersetzt man schon lange Stahl und Kupfer durch das wesentlich leichtere Aluminium, während die leichten Kunststoffe auf den verschiedensten Gebieten an Stelle von Holz oder Metall

treten. Ähnlich liegen die Verhältnisse auf dem Textilsektor. Mit 1 kg Chemiefasern lassen sich viel mehr Textilien herstellen als mit 1 kg Baumwolle oder Wolle. Wäre es mangels Chemiefasern erforderlich gewesen, die Baumwoll- und Wollproduktion der Welt dem steigenden Bedarf anzupassen, dann hätte sich wahrscheinlich für die Textilbranche die Verkehrsleistung in den letzten Jahrzehnten mehr als verdoppelt. So erfuhr sie nur eine leichte Steigerung.

Eine strukturelle Veränderung erfuhr das europäische Verkehrswesen schließlich aus politischen Gründen. Infolge des Eisernen Vorhangs wurde die traditionelle europäische West-Ost-Verkehrsachse durch eine doppelte Nord-Süd-Achse ersetzt. Der östliche Teil des Kontinents schuf zusätzliche Kapazitäten, um sein eigenes Verkehrssystem nach politischen Richtlinien auszubauen, wodurch er zwangsläufig die von ihm früher benutzten westlichen Einrichtungen benachteiligte. Die Elbe ist aus diesem Grunde ebenso notleidend wie die Donau oder der Hafen von Triest. Die Auswirkungen dieser strukturellen Umgestaltung lassen sich zwar nicht genau berechnen, es ist aber sicher, daß sie für die relative Verringerung des europäischen Verkehrsvolumens in nicht geringem Maße verantwortlich ist.

AUSBAU DES PIPELINENETZES

Die Auswirkungen der Pipelines auf das klassische Verkehrsvolumen sind erheblich. Die beiden nördlichen Rohrleitungen verringern die Nachfrage nach Schiffahrtsraum auf dem Rhein um 10 Mill t. Durch die anschließende Verschiffung der raffinierten Produkte zwischen den Häfen des mittleren Rheinlaufs könnten 3 Mill. t zurückgewonnen werden. In Tonnenkilometer ausgedrückt, fallen diese 3 Mill. t jedoch viel weniger stark ins Gewicht als die verlorenen Tonnen für den Rohöltransport. Der Bau von Raffinerien im Raume Straßburg—Karlsruhe ist mit einem Transportverlust von rund 1,8 Mill. t für die Rheinschiffahrt verbunden. Weitere Einbußen ergeben sich aus dem kürzeren Versorgungsweg des süddeutschen Marktes mit Erdölerzeugnissen aus Karlsruhe und Straßburg, diesmal zu Lasten der Eisenbahn. Der Verkehrsverlust wird ungefähr auf 2 Mill. t geschätzt. Recht erheblich sind die Verluste im Falle einer Verwirklichung des Pipelineprojekts Genua—München. Es ist allerdings zu berücksichtigen, daß die europäische Raffinerieproduktion zwischen 1958 und 1963 um 46 % oder um rd. 62 Mill. t zunehmen dürfte. Hiervon entfallen etwa 38 Mill. t auf den von den Pipelines erfaßten Raum. Dieser Zahl ist die Möglichkeit einer schnellen Ausweitung der Leistungsfähigkeit der Pipelines entgegenzustellen, nämlich von einer Anfangskapazität von 22,5 Mill. t auf 62,5 Mill. t, was bedeutet, daß es sich bei den oben erwähnten Zahlen möglicherweise für die anderen Transportträger um Nettoverluste handelt und der Mehrbedarf an Rohöl durch das Ausweitungsprogramm der Pipelines gedeckt wird. Einen gewissen Ausgleich schafft auf jeden Fall der Transport von raffinierten Produkten, allerdings nur auf kurzen und mittleren Strecken, wofür vorwiegend die Straße eingesetzt werden dürfte.

Eine gewisse Koordinierung der Pipelinepläne gilt aus verschiedenen Gründen als wünschenswert. Jede neue Pipeline bringt einen bestimmten Verkehrssektor ohne Anpassungsmöglichkeit sehr plötzlich stark in Unordnung. Außerdem muß man eine gewisse Konkurrenz befürchten, mit dem Ergebnis, daß die Pipelines, die auf einen starken lokalen Absatz im Bezirk der neuen Raffinerien angewiesen sind, unrentabel werden. Schließlich führt die Errichtung einer neuen Raffinerie sofort zu einer starken Mehrbelastung des angrenzenden Straßennetzes, das rechtzeitig ausgebaut werden muß, wenn man wirtschaftlich kostspielige Verstopfungen vermeiden will.

UNUMGÄNGLICHE KOORDINIERUNG

Die verschiedenen Untersuchungen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz gelangen zu der Erkenntnis, daß die gesamte europäische Verkehrswirtschaft vor schwierigen Problemen steht und schon aus diesem Grund zu einer weitgehend koordinierten Politik gezwungen ist. Bei den zurückliegenden Arbeiten wurden die Verkehrsverlagerungen kaum berücksichtigt, mit dem Ergebnis, daß weder für die Eisenbahn noch für die Binnenschiffahrt die für die Periode 1956—1960 vorausgesagten Verkehrsleistungsziele erreicht wurden. Dies wäre nicht besonders tragisch, wenn diese theoretischen Ziele nicht die Investitionspolitik bestimmten. Besonders für die Binnenschiffahrt wurden so vorwiegend mit staatlicher Hilfe unwirtschaftliche Überkapazitäten geschaffen. Die Lage ist besonders kritisch auf dem Rhein, der in den kommenden Jahren für zusätzlichen Schiffsraum aus anderen Flüssen bei teilweiser Verkürzung der Verkehrswege zugänglich gemacht wird, z. B. dank der Moselregulierung, deren Folgen ebenfalls nicht entsprechend in Rechnung gestellt wurden.

Von besonderer Bedeutung für die zukünftige Entwicklung auf dem Transportsektor wird die Koordinierung der europäischen Energiepolitik sein. Es gilt vor allem zu ermitteln, in welchem Umfang der jetzige Kohlenverbrauch erhalten oder verringert wird, ferner, in welchem Ausmaße man schlechte Kohlenqualitäten zusätzlich an Ort und Stelle in elektrische Energie umwandelt. Die Antwort hierauf wird sowohl von der OEEC wie von den europäischen Gemeinschaften erwartet. Man nimmt an, daß sich der europäische Kohlenverbrauch dadurch auf seinem jetzigen Stand halten läßt, daß die allgemeine Wirtschaftsexpansion die rückläufige Absatzentwicklung der Kohle ausgleicht. Eine gewisse Einschränkung der Einfuhren, besonders aus Übersee, gilt als wahrscheinlich, während bei der Förderung die hochwertigen Qualitäten bevorzugt werden sollten, so daß keine neue übermäßige Expansion der Wärmekraftwerke auf Kohlengrundlage zu erwarten ist. Aus all diesen Gründen ist es so gut wie sicher, daß die Verkehrswirtschaft in den kommenden Jahren aus der industriellen Expansion für ihr größtes Transportgut, die Energie, keinerlei Nutzen ziehen wird. Die Kohle dürfte stagnieren, der Erdöltransport mehr und mehr — übrigens dem amerikanischen Beispiel folgend — auf Pipelines und auf die Straße übergehen.

Die anderen Faktoren der Verkehrswirtschaft werden weniger stark in Erscheinung treten und vor allen Dingen keinen Ausgleich liefern für den relativen oder absoluten Verlust von Schiene und Binnenschiffahrt auf dem Energiesektor. Man gelangt dann zu der weiteren Erkenntnis, daß das Schwergewicht der Investitionen auf der Modernisierung der klassischen Verkehrsmittel ohne fühlbare Kapazitätssteigerung, besonders was die Binnenschiffahrt betrifft, liegen muß. Allein die Straße verdient weiterhin eine stark expansionistische Investitionspolitik.

SCHIENE UND STRASSE

Die Eisenbahn wird ihre Elektrifizierungsanstrengungen fortsetzen. Sie sichern ihr Einsparungen an Energie, größere Zuglasten und allgemein höhere Produktivität. Zwischen Oktober 1958 und Oktober 1959 erweiterte sich das elektrifizierte Netz der europäischen Eisenbahn um 1 267 km auf 19 400 km. Bis Ende 1963 ist eine weitere Zunahme von 3300 km vorgesehen. Dann werden 76 % der großen europäischen Verbindungslinien elektrifiziert sein und den bedeutendsten Teil des Eisenbahntransports bewältigen. Auf den verbleibenden Linien wird man im Laufe der Jahre so gut wie restlos die schwerfälligen und teueren Dampflokomotiven durch Dieseltriebwagen und Diesellokomotiven ersetzen. Beachtlich sind die Produktivitätserfolge der europäischen Eisenbahnen. Die folgenden Zahlen beziehen sich insgesamt auf die Verhältnisse in Deutschland, Österreich, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Schweden und der Schweiz: In diesen neun Ländern nahm der Schienenverkehr zwischen 1950 und 1957 um 29 % zu. Gleichzeitig ging die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden der Belegschaften um 9 % zurück und der Energieverbrauch um 6 %. Dies bedeutet, daß die Arbeitskraftproduktivität zwischen 1950 und 1957 um 41 % und die Rationalität der Energieausnutzung um 38 % zunahm. Die Ausnutzungsrate der Lokomotiven verbesserte sich um 52 %, die der Personenwagen um 20 % und diejenige der Güterwagen um 25 %. Die Anpassung der Eisenbahn an die hier aufgezeigte Verkehrsentwicklung erfordert weitere Anstrengungen in dieser Richtung.

Zum Abschluß einige Angaben über die Straßenverkehrsentwicklung: Bis 1957 nahm der Kraftwagenbestand in Europa jährlich um 11 % zu, 1958 waren es 10 %. In den folgenden Jahren dürfte der bisherige Durchschnitt beibehalten werden. Allerdings ist der Entwicklungsrhythmus bei Personenkraftwagen wesentlich größer als für Nutzfahrzeuge. Unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung und des Volkseinkommens sieht man bis 1960 für Europa 28 Mill. Kraftwagen voraus gegenüber einer früheren Schätzung von 27 Mill.; 1958 gab es insgesamt 22,13 Mill. Selbstverständlich bestehen zwischen den einzelnen Ländern erhebliche Unterschiede, aber die Entwicklungstendenz ist ziemlich einheitlich. Die Frage ist, ob der Ausbau des Straßennetzes dieser starken Motorisierung entspricht. Die Fortschritte der jüngsten Vergangenheit übertrafen die Erwartungen, d. h. die wiederholten Empfehlungen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz zugunsten erhöhter Investitionen in das Straßennetz werden zunehmend berücksichtigt. Die deutschen Ausgaben waren 1958 8,6mal höher als im Durchschnitt der Jahre 1952 bis 1956, die portugiesischen 9,8mal, die italienischen 6mal, die griechischen 5,79mal, die britischen 4,26mal. Frankreich ist allerdings mit einer nur bescheidenen Steigerung von 27,5 % erheblich im Rückstand. Unbefriedigend sind die Verhältnisse auch in Spanien.

Wünschenswert wäre schließlich im Interesse der Integration des europäischen Verkehrsnetzes die Aufstellung einer Prioritätsliste, die diejenigen Projekte enthält, die den zwischeneuropäischen Verkehr erleichtern und offensichtliche Engpässe beseitigen sollen. Da jedoch die Verkehrspolitik sehr stark von nationalen Interessen, um nicht zu sagen von lokalen Kirchtumserwägungen, überschattet wird, sind die Aussichten für eine derartige Prioritätsliste, deren rationelle Zweckmäßigkeit niemand bezweifelt, vorläufig leider gering.

Der Straßengüterverkehr im Raum der EWG-Länder

Dr. Axel v. Selasinsky, Frankfurt a. M.

Mit Beginn des dritten Jahres der Wirksamkeit des Vertrages über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, der im März 1957 in Rom unterzeichnet wurde, erscheint es angebracht, eine Betrachtung darüber anzustellen, was in diesen Jahren auf dem Gebiete des Verkehrs geschaffen wurde bzw. welche Aussichten bestehen, daß die insbesondere für den Verkehr festgelegten Bestimmungen angewendet werden. Über die Verkehrsprobleme im Gemeinsamen Markt äußerten sich im vergangenen Jahr vor allem der Präsident der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft Professor Hallstein, der Berichterstatter des Ausschusses für Verkehrsfragen bei der Europaversammlung Paul Kapteyn sowie das Mitglied der EWG-Kommission Botschafter Lambert Schaus. Gerade letzterer betonte, daß in einem Gemeinsamen Markt die Bestimmungen über den Verkehr eine bedeutende Rolle spielen. Der Zollabbau müßte ohne praktische Wirkung bleiben, wenn die Mitgliedstaaten das Ergebnis der Zollsenkungen durch verbleibende oder neu geschaffene Diskriminierungen auf Grund der Beförderungspreise und -bedingungen aufwiegen oder abschwächen könnten. Die Wirksamkeit des Gemeinsamen Marktes setzt im Endstadium voraus, daß es keinerlei Maßnahmen mehr gibt, die das Spiel des Wettbewerbs hemmen oder verfälschen können. Die zur Zeit in bestimmten Bereichen angewandten Tarife, die oft von nationalwirtschaftlichen Interessen beein-