

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

**Article — Digitized Version**

## Die verkehrspolitische Konzeption der EWG und wir

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1961) : Die verkehrspolitische Konzeption der EWG und wir, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 41, Iss. 10, pp. 446-454

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133151>

**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.*

# Die verkehrspolitische Konzeption der EWG und wir

## FRANKREICH: Entschiedene Kehrtwendung

Paris, den 27. 9. 1961

Über die Vorschläge der Europäischen Kommission in Brüssel für eine gemeinsame, integrierende europäische Verkehrspolitik fand bisher in Frankreich keine leidenschaftliche oder auch nur einigermaßen bemerkenswerte Diskussion statt, was an sich überraschend ist, denn die privaten Verkehrsbetriebe verfügten lange im Parlament über ein mächtiges Lobby, das alle Koordinierungsmaßnahmen verhinderte und wiederholt Regierungskrisen auslöste.

### *Veröffentlichung der Tarife wird begrüßt*

Inzwischen haben sich jedoch die Verhältnisse etwas geändert. Das Transportvolumen nimmt ständig zu, so daß Koordinierungsmaßnahmen nicht notwendigerweise mit ernststen Gefahren für die privaten Verkehrsträger verbunden sind. Die Eisenbahn steigerte andererseits ihre Konkurrenzfähigkeit durch die Elektrifizierung der großen Linien und auch durch die mehr oder weniger stillschweigende Abkehr von öffentlichen Tarifen, mit der Möglichkeit, auf ihren rentabelsten Strecken Großkunden Sondertarife zu gewähren und die Konkurrenz der Straße oder des Wasserweges auszuschalten. Die von Brüssel zur Vermeidung von Diskriminierungen vorgeschlagene Veröffentlichung der Tarife, die in Frankreich noch vor wenigen Jahren einen Sturm der Entrüstung ausgelöst hätte, wird jetzt fast als Erlösung empfunden. Außerdem hat von sich aus die französische Regierung für den Straßengütertransport gerade zum erstenmal eine Tarifordnung eingeführt.

Die Konkurrenz zwischen der Straße und der Schiene tritt außerdem zurück hinter dem Wettlauf zwischen den berufsmäßigen Transportunternehmen und dem Eigentransport der Firmen. Bisher war in Frankreich der Eigentransport sehr begünstigt, d. h. er wurde

kaum von öffentlichen Maßnahmen berührt. Auch in diesem Falle dürfen die französischen Transportunternehmen von den europäischen Plänen eine gewisse Verbesserung ihrer Verhältnisse erwarten.

### *Geplanter Ausbau der Verkehrswege findet positives Echo*

Schließlich wurde sich die französische Verkehrswirtschaft der Bedeutung des Ausbaues der Verkehrswege bewußt. Sind die Kanäle zu klein und die Straßen verstopft, dann schwindet die Konkurrenzfähigkeit der Privatunternehmen gegenüber der Eisenbahn automatisch. Die Brüsseler Bemühungen um den beschleunigten Ausbau des europäischen Kanal- und Straßennetzes finden daher in Frankreich ein äußerst günstiges Echo. Die privaten Verkehrsunternehmen sind durchaus bereit, hierfür einen Preis zu bezahlen, indem sie der Europäischen Kommission grundsätzlich keine Schwierigkeiten bereiten bei all ihren verkehrstechnischen Bemühungen, zumal da sie sich mit der Tatsache des Gemeinsamen Marktes völlig abgefunden haben und auch die Notwendigkeit einer Koordinierung der Verkehrsmittel durchaus anerkennen. Zu einer Opposition gegenüber dem Gemeinsamen Markt besteht um so weniger Veranlassung, als die innerfranzösischen verkehrspolitischen Absichten weitgehend mit den Brüsseler Plänen übereinstimmen, allerdings ohne die mit einer europäischen Lösung verbundenen Vorteile zu versprechen.

### *Internationale Konkurrenzfähigkeit statt Protektionismus*

Diese Grundeinstellung muß überraschen, denn bisher zeichneten sich Straße und Wasserweg in Frankreich durch einen sehr hartnäckigen Protektionismus aus. Die Bemühungen der Europäischen Verkehrskonferenz zugunsten einer liberalen Handhabung der internationalen Konkurrenzbestimmungen führten kaum zu erwäh-

nenswerten Ergebnissen. Der inzwischen eingetretene Wandel erklärt sich vor allem durch die gerade in Frankreich neuerdings allgemein verbreitete Überzeugung von der unaufhaltsamen Entwicklung in Richtung der europäischen Wirtschaftsverschmelzung. Die französischen Verkehrsbetriebe wissen sehr genau, daß sie im günstigsten Falle das europäische Niederlassungsrecht und die Liberalisierung der Dienstleistungen um wenige Jahre verzögern, aber keineswegs verhindern können. Sie mußten außerdem feststellen, daß sie infolge ihrer ungünstigen Struktur sich nur einen geringen Anteil vom Zuwachs des zwischeneuropäischen Verkehrsvolumens als Folge des Gemeinsamen Marktes sicherten und es für sie nur eine konstruktive Lösung gibt: ihre internationale Konkurrenzfähigkeit zu steigern, indem sie sich im Zuge der gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik mit entsprechendem Druck auf ihre Regierung die gleichen Bedingungen sichern wie ihre europäischen Partner.

### *Was wird von der Integrationspolitik erwartet?*

In mancher Beziehung bringen die europäischen Regeln in verstaubte französische Systeme den erforderlichen frischen Wind hinein. Einige konkrete Ergebnisse werden in dieser Beziehung seitens der französischen Verkehrsbetriebe von der Integrationspolitik erwartet: Die fiskalische Gleichstellung mit dem Eigentransport, die soziale Harmonisierung für das in Frankreich teilweise, besonders im Vergleich mit Holland, sehr teure Betriebspersonal und vor allem eine sinnvolle Auflockerung des Zulassungsverfahrens. Augenblicklich werden die berufsmäßigen Transportbewilligungen für den Straßenverkehr gehandelt. Wer sich neu einschalten will oder wer Wert darauf legt, seinen Park auszuweiten, um ihn auf diese Weise vielleicht etwas rationeller zu gestalten, muß hohe Abfindungssummen bezahlen. Es ist klar, daß diese Investitionen über ihre Amortisa-

tion auf den Tarifen lasten und die internationale Bewegungsfreiheit der Verkehrsbetriebe einschränken. Die französischen Unternehmen gelangten inzwischen zu der Erkenntnis, daß sie ihre hartnäckige und langjährige Interessenverteidigung zwar intern gegen die Eisenbahn schützte, gleichzeitig jedoch ihnen jede internationale Konkurrenzfähigkeit nahm, so daß sie kaum

in der Lage sind, für große internationale Transporte ebenso niedrige Tarife anzubieten wie die Holländer und neuerdings auch die Italiener. Daher die entschiedene Kehrtwendung zur positiven Politik unter Verzicht auf den Protektionismus verbunden mit der Mobilisierung ihres Einflusses zugunsten des Ausbaues der Verkehrswege. (fr.)

Einstimmigkeit hat es der Regierung auch ermöglicht, der EWG eine ebenfalls nahezu allgemein unterstützte Denkschrift vorzulegen, die in bezug auf die Niederlassungsfreiheit feststellt, daß hier nur objektive Forderungen an Fachkenntnisse und Kreditfähigkeit zu stellen seien. Weiter sei eine freie Preisbildung von entscheidender Bedeutung, während — genau wie auf dem gemeinschaftlichen Gütermarkt — eine Verpflichtung zur Veröffentlichung von Frachtpreisen wegen ihrer Schädlichkeit und ihrer Unzulänglichkeit als Bekämpfungsmittel von Diskriminierungen abgelehnt wird.

## NIEDERLANDE: Klarheit gefordert!

Leiden, den 3. 10. 1961

**E**in „fatales Datum“ kommt immer mehr in Sicht, denn in diesen letzten Monaten des laufenden Jahres sollen sich die EWG-Staaten über die Frage zu entscheiden haben, ob am 1. Januar 1962 die zweite Etappe der im Vertrag von Rom enthaltenen Übergangsperiode in Kraft treten können wird. Diese Entscheidung wird laut Art. 80, Abs. 3, nach dem Maßstab zu erfolgen haben, ob, in der ersten Etappe das Wesentliche der Zielsetzungen tatsächlich erreicht und ob den Verpflichtungen entsprochen wurde. Wenn wir uns an diesem Zeitpunkt auf die verkehrspolitische Lage besinnen und beschränken, so entspricht das nicht nur dem Auftrag des Chefredakteurs dieser Zeitschrift, sondern auch einer Lebensbedingung dieses Landes: Die Niederlande sind bekanntlich das ausgeprägteste Verkehrsland der Gemeinschaft, das u. a. die Hälfte des Defizits

seiner Handelsbilanz durch den Kredit-Saldo seiner Verkehrsleistungen deckt.

### *Grundsätze der niederländischen Verkehrspolitik*

Bei allem Streit über Fragen der Gesellschaft und der Wirtschaft, wozu nun einmal eine parlamentarische Opposition „quand même“ führt, werden die Grundsätze der niederländischen Verkehrspolitik — gesunder Wettbewerb kaufmännisch betriebener Transportunternehmen; Freiheit der Beförderer, ihre Dienstleistungen darzubieten; freie Wahl der Verlager bezüglich der Transportmittel; Gleichbehandlung des Verkehrs im Rahmen der Gesamtwirtschaft und der einzelnen Transportunternehmen innerhalb der einzelnen Verkehrszweige — allgemein akzeptiert. Diese Grundsätze sollen in der europäischen Gemeinschaft durch die Niederlassungsfreiheit der Transportunternehmer und die Freiheit der Akquisition ergänzt werden. Diese

An diesem Zeitpunkt vergegenwärtigt man sich in den Niederlanden wiederum sehr stark, daß es beim Übergang zur zweiten Etappe der Übergangsperiode erforderlich ist, eine angemessene Sicherheit für die Inangriffnahme einer gemeinsamen EWG-Verkehrspolitik auf der Grundlage der allgemeinen Grundsätze des Rom-Vertrags zu garantieren. Diese Forderung dürfte nicht unverständlich sein, wenn man bedenkt, daß man sich in den Niederlanden keineswegs verhehlt, daß die bisherigen Erfolge der Verkehrsintegration nicht übermäßig groß gewesen sind.

### *Gründe für Optimismus bei der Seeschifffahrt*

Wenden wir uns jetzt den einzelnen Verkehrsträgern zu, so ist im Hinblick auf die Seeschifffahrt

## **Tradition und Erfahrung,**

Auslandsvertretungen in  
Beirut, Buenos Aires,  
Johannesburg, Kairo,  
Kapstadt, Madrid,  
Rio de Janeiro,  
Tokio und Windhoek

fachliches Können und weltweite Verbindungen bilden die Grundlagen unserer Arbeit. Auf ihnen baut sich unser vielfältiger Kundendienst auf. Seine Vorteile sollten auch Sie sich zunutze machen.

# COMMERZBANK

AKTIENGESELLSCHAFT

Hauptverwaltungen in  
DUSSELDORF · FRANKFURT A. M. · HAMBURG  
Geschäftsstellen überall in der Bundesrepublik und in West-Berlin

festzustellen, daß nach hiesiger Ansicht der Einfluß der europäischen Integration auf den Umfang der Verkehrsströme nach und von Europa auch weiterhin wahrscheinlich ungünstig sein wird. Trotzdem gibt es auch Gründe zu einer optimistischeren Betrachtungsweise, und zwar: Der eventuell einfuhrbeschränkende Einfluß des höheren EWG-Außentarifs erstreckt sich nicht auf die zollfreien Importe (1959 rund 65,5 % der totalen registrierten Einfuhr); die Posten mit einem geringen Unterschied werden ebenfalls keine beschränkenden Einflüsse erfahren; die Steigerung von Erzeugung und Wohlstand in der EWG dürfte sich exportfördernd auswirken, vor allem, wenn die EWG-Handelspolitik gegenüber Drittländern Tarifnachteile erwirken sollte, dies allerdings auf der Basis der Gegenseitigkeit; die zunehmende Beteiligung der EWG-Staaten an der Hilfe für Entwicklungsgebiete. Man kommt nicht umhin, hier auch an die Macht der „grünen Front“ in den Gemeinschaftsstaaten in bezug auf die Getreideimporte aus Übersee zu denken!

Hinsichtlich des Verkehrs in der Gemeinschaft ist im allgemeinen festzustellen, daß im Anschluß an das Verbot von Unterstützungsmaßnahmen im EWG-Vertrag im gesamten Wettbewerbsbereich Verfälschungen der Konkurrenzbedingungen zu vermeiden sind. Die in mehreren Staaten Transportunternehmen auferlegten Lasten haben nach niederländischer Auffassung ebenfalls eine konkurrenzverfälschende Auswirkung, während auch bestimmte technische Anforderungen einen ähnlichen Einfluß ausüben können.

#### ***Forderungen des grenzüberschreitenden Güterfernverkehrs***

Im grenzüberschreitenden Güterfernverkehr wird eine allmähliche Aufhebung der Kontingente gefordert. Trotz einer Zunahme des Handels zwischen den EWG-Staaten zwischen 1958 und 1961 um durchschnittlich 50 % sind diese Kontingente nicht wesentlich erhöht worden. Augenblicklich ist zwar von einer Erweiterung um

20 % die Rede, aber hierzulande würde man eine nuanciertere Behandlung dieser Frage bevorzugen, wie z. B. im Beneluxverkehr soeben eine erheblich umfangreichere Liberalisierung erreicht wurde. Darüber hinaus wird es notwendig sein, mit Anfang der zweiten Etappe alle Behinderungen des Transitverkehrs aufzuheben. Man muß es doch unverzüglich nennen, wenn z. B. Frankreich dem Güterfernverkehr zwischen den Niederlanden und Italien Schwierigkeiten in den Weg setzen sollte. Ergänzend ist man hier von der Möglichkeit eines einzigen Genehmigungssystems für die gesamte Gemeinschaft überzeugt.

#### ***Schwierigkeiten bei der Binnenschifffahrt***

Die schwierigste Lage besteht bekanntlich auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt. Hier drängt man auf die Wiederherstellung der freien Schifffahrt auf den östlich des Rheins gelegenen deutschen Kanälen, weil diese Verkehrswege mit dem Rhein und dessen Nebenflüssen eine Gesamtheit bilden. Es handelt sich hier nicht nur um eine Sachlage, die der heutigen Phase der europäischen Integration nicht entspricht, sondern darüber hinaus die Entwicklung des europäischen Verkehrswesens beeinträchtigt. Man realisiere sich nur: Die Kanäle sind nichtdeutschen Flaggen nicht zugänglich, während deutsche Schiffe im gesamten internationalen Stromgebiet des Rheins frei verkehren können. Dadurch wird das Gleichgewicht auf dem westeuropäischen Rhein- und Binnenschifffahrtsmarkt wiederholt gestört.

#### ***Seehafentariife der Deutschen Bundesbahn moniert***

Die Bundesrepublik entspricht weiter nach niederländischer Ansicht den Verpflichtungen des Art. 76 des EWG-Vertrags auch insoweit nicht, daß seit dem 1. Januar 1958 in etwa zehn Fällen Seehafentariife der Deutschen Bundesbahn mehr oder weniger stark gesenkt wurden, wodurch die niederländischen Seehäfen berührt wurden, die erhebliche Transportverluste zu ertragen hatten. Wie die

Rotterdammer IHK kürzlich erneut betont hat, entspricht eine derartige Verschärfung des Wettbewerbs mit den Benelux-Häfen weder dem Buchstaben noch dem Geist des Vertrages, insbesondere nicht dem Art. 76, so daß zunächst eine Wiederherstellung der Lage vom 1. Januar 1958 gefordert werden muß, bis die Europäische Kommission weitere Entscheidungen getroffen haben wird.

Nach niederländischer Überzeugung entspricht die Mannheimer Akte den Grundgedanken des Vertrags von Rom völlig. Das gilt jedoch nicht für andere Regelungen der nationalen Binnenschifffahrt, weil darin die Freiheit der Beförderer und Verloader wesentlich eingeschränkt wird. Die — schwierige — Lösung der europäischen Binnenschifffahrtsprobleme wird nur in der allmählichen Verwirklichung der wirtschaftlichen Grundsätze der EWG und dadurch auch der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik zu finden sein.

#### ***Maßnahmen zur Gesundung der Eisenbahnen gefordert***

Die niederländische Eisenbahn ist nicht nur in der EWG das einzige Unternehmen dieser Art, das trotz starker Konkurrenz des Wasser- und Straßenverkehrs Gewinne erzielt. Hier liegt auch der Angelpunkt der niederländischen Argumentierung, daß die meisten Eisenbahngesellschaften infolge nichtkaufmännischer Erwägungen der Verwaltungen defizitär sind. Die niederländische Regierung ist der Ansicht, daß die Unterstützung der Eisenbahnen durch Ausgleich der Verluste und durch Behinderungen einer kaufmännischen Verwaltung, die anderen Verkehrsträgern auferlegt werden, in mehreren Hinsichten den Bestimmungen des EWG-Vertrags widerspricht. Sie glaubt daher, daß es für die EWG von größter Bedeutung sei, Maßnahmen zur Gesundung der Eisenbahnen zu ergreifen, wobei eine kaufmännische Betriebsführung die erste Forderung zu sein hat. Hier sei auch noch daran erinnert, daß in den Niederlanden auch für diesen bislang ausgeprägtesten Exponenten des verkehrspolitischen Mittels der Gemeinwirtschaftlich-

# VEREINSBANK IN HAMBURG

## ÄLTESTE HAMBURGER GIROBANK

ZENTRALE: HAMBURG 11, ALTER WALL 20-30, TELEFON 361 061  
32 FILIALEN UND ZWEIGSTELLEN IN GROSS-HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

keit die freie Preisbildung befürwortet wird. Ein weiterer positiver niederländischer Gedanke zur Eisenbahngesundung dürfte der Vorschlag für eine Gründung besonderer nationaler Gesellschaften für Investitionszwecke sein, an denen sich auch andere Unternehmen als Eisenbahnen beteiligen sollten.

Es ist unmöglich, in diesem Rahmen die niederländischen Stellungnahmen zur europäischen Ver-

kehrspolitik und -integration auch nur annähernd erschöpfend aufzuzählen, geschweige denn zu kommentieren. In dieser Zeitwende kurz vor dem 1. Januar 1962 fordert die niederländische Verkehrswirtschaft von der Europäischen Kommission Klarheit über ihre Politik im Rahmen des Art. 80 bezüglich der in den Mitgliedstaaten bestehenden Unterstützungstarife, bevor die zweite Etappe der Übergangsperiode in Kraft tritt. -e-

Unterschiedlichkeit der zu berücksichtigenden Faktoren (Haus-Haus-Verkehr, Tages- bzw. Nachtzeit der Fahrt usw.) — ausgesprochen. Die Transportbedingungen ließen sich nur von Fall zu Fall aushandeln. Eine Übersicht über die Tarife aufzustellen sei ausgeschlossen, wie schon allein der unlängst in Frankreich unternommene Versuch einer Tarifnormung bestätigte.

### *... und für Beibehaltung des gegenwärtigen Tarifsystems*

Unterbietungen bis hart an die Kostengrenze dürften bei dem Fehlen von Absprachen keine Seltenheit sein. Ein Nachteil für die Beteiligten? Vielleicht! Dafür findet das Unabhängigkeitsstreben als Ausdruck des Individualismus, der für den italienischen Nationalcharakter so bezeichnend ist, seine Befriedigung. Gerade von seiten der „Kleinen“, die sich den „Platz an der Sonne“ erst erarbeiten müssen, hat man keinen Sinn für ein gemeinschaftliches Vorgehen. Daran wird wohl auch die Markterweiterung in der EWG nichts ändern.

Für die Wirtschaft bedeutet diese Tarifanarchie eine nicht unerhebliche Verbilligung. Die italienischen Straßenverkehrstarife dürften heute unter denen der meisten anderen Länder des Gemeinsamen Marktes liegen. Da dieses System des „Verkehrsträgertarifs“ gute Erfolgchancen im größeren Markt verspricht, sind diese Unternehmen auf seine Beibehaltung auch für die Zukunft bedacht. Mit Genugtuung ist demzufolge seinerzeit die Entscheidung des Hohen Gerichts der Montanbehörde aufgenommen worden, die eine Publizitätspflicht für die Beförderungstarife von Montan Gütern verneinte. Begrüßt wurde auch der Abschluß eines bilateralen deutsch-italienischen Ab-

## ITALIEN: Für wettbewerbsorientierte Harmonisierung

Rom, den 25. 9. 1961

Einer der maßgeblichen Gründe, die Italien zum Beitritt zur EWG bewegen haben, ist in seinen natürlichen Standortnachteilen zu suchen: die geographische Lage des Landes am südlichen Rande Europas und seine langgestreckte Form (vom 47. bis zum 36. Breitengrad) führen zu einer Verteuerung der Beförderungskosten im allgemeinen, im besonderen aber auch der erheblichen Rohstoffimporte aus dem Norden. Alles in allem dürfte im Schnitt der Anteil der Transportspesen am Preis der einheimischen Erzeugnisse höher liegen als dies in anderen Ländern der Fall ist. Eine Harmonisierung der Verkehrsbestimmungen hat deshalb besondere Bedeutung.

### **Strikte Ablehnung jeder Form von Dirigismus ...**

Die diesbezüglichen italienischen Bestrebungen zielen auf die Einführung einer wettbewerbsorientierten verkehrspolitischen Regelung ab. Gefordert wird größtmögliche Freizügigkeit in der Wahl der Verkehrsträger und in der Gestaltung der Transportbedingungen. Jede Form von Dirigismus wird von vornherein abgelehnt.

Vornehmlich von seiten der Träger des gewerblichen Straßenverkehrs wird der Wunsch nach einer liberalen Handhabung der EWG-Bestimmungen vorgebracht: nach dem Kriege konnte der Lastkraftwagen vor allem auf kleineren Strecken, auf denen die Eisenbahn infolge mangelnder Anpassungsfähigkeit und höherer Preise nicht konkurrenzfähig ist, seinen Verkehrsanteil beträchtlich erhöhen. 1938 verkehrten 82 000 Lastkraftwagen, 1950 bereits 223 000 und 1960 560 000 (davon 107 000 allerdings nicht in privatwirtschaftlichem Besitz). Entsprechend betrug die jährliche Nutzlastzunahme jeweils etwa 10%. Bei den 98 000 Firmen, die den gewerblichen Warentransport betreiben (neben 388 000 Firmen mit Werksverkehr), handelt es sich zum Teil um ehemalige Lastkraftwagenfahrer, die es durch Sparsamkeit zu einem Lastwagen gebracht haben. Diese Klein- und Kleinstunternehmen haben sich gegenüber den „Großen“ halten können, weil sie dank der autonomen Gestaltung ihrer Beförderungstarife günstige Bedingungen bieten konnten. Sie haben sich stets gegen eine Tarifvereinheitlichung — unter Hinweis auf die

kommens in Hamburg, das eine Erweiterung der Kontingente bezweckte, sowie die Abschaffung der bestehenden Tarifiediskriminierungen zwischen den EWG-Partnern.

### **Geplanter Ausbau des Straßennetzes**

Bei der steigenden Motorisierung der Bevölkerung (Von 1959 bis 1960 ist die Zahl der eingetragenen Personenkraftwagen von 1,6 auf 2 Mill. angewachsen.) sind die Einnahmen der öffentlichen Hand aus den Treibstoff- und Kraftwagensteuern erheblich gestiegen (1958: 460 Mrd. Lire, 1960: 527 Mrd. Lire). Sie ermöglichen zu einem wesentlichen Teil die Finanzierung des Ausbaus des italienischen Straßennetzes: nach einem für den Zeitraum von 1960—1970 ausgearbeiteten Programm sollen 3500 Mrd. Lire für den Bau von 5600 km Fernverkehrsstraßen und von 32 000 km Straßen erster und zweiter Ordnung erstellt werden. Unter anderem sind die Weiterführung der „Autostrada del Sole“ nach Reggio Calabria, der Bau einer „superstrada“ (Straße mit drei Fahrbahnen) längs der adriatischen Küste und einer Brücke über die Meerenge von Messina geplant.

### **Italienische Staatsbahn erwartet positive Entwicklung**

Unter anderen Vorzeichen stehen die Voraussetzungen bei der Staatsbahn als dem zweiten in diesem Zusammenhang ins Gewicht fallenden Verkehrsträger. Ihre Sorgen sind nicht so sehr von der Zukunft als von der Gegenwart bestimmt. Seit eh und je krankt sie daran, daß ihr die für Abschreibungen und Erneuerung des Wagenparks und der festen Anlagen erforderlichen Mittel nicht zur Verfügung standen. So ist das rollende Material zum Teil veraltet, es fehlt an Kühlwagen für die Beförderung leichtverderblicher Güter; es wird über eine überaltete Tarifstruktur, übermäßige bürokratische Schwierigkeiten, Verzögerungen und schlechten Kundendienst geklagt. Dies soll in Zukunft besser werden: 1957 ist gesetzlich festgelegt worden, die Staatsbahn solle nach dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit ver-

waltet werden. Für Einnahmeausfälle auf Grund ihrer Aufgaben als öffentlicher Dienst ist ihr ein Entschädigungsanspruch eingeräumt worden. Trotzdem bedurfte es in den letzten Jahren außerdem jeweils erheblicher Zuwendungen von seiten des Staates (in Höhe von etwa 30 % der jeweiligen Gesamterträge) zur Abdeckung des Defizits. Es besteht nun die Absicht, ihr im Rahmen eines Zehnjahresplans 800 Mrd. Lire zu ihrer „Sanierung“, d. h. Steigerung ihrer Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit zur Verfügung zu stellen.

Die Staatsbahn kann also dem Gemeinsamen Markt ohne übermäßige Sorgen entgegensehen, kennt doch ihr Tarifsystem nur in Ausnahmefällen Sonderbestimmungen (bei Beförderung von „ortofrutticoli“ aus Süditalien beispielsweise). Schon jetzt zeichnet sich eine erfreuliche Steigerung des Personen- und Warenverkehrs mit dem Ausland ab: so hat der Anteil des internationalen Warenverkehrs am Gesamtvolumen einen Anstieg von 24 % (1955) auf 30 % (1959) verzeichnet. Im Rahmen der geplanten Kapazitätsausweitung sollen nun auch die Grenzbahnhöfe und deren Zufahrtlinien leistungsfähiger gemacht werden. In diesem Zusammenhang bekommt auch der italienische Wunsch nach Beitritt Österreichs und der Schweiz zur EWG einen besonders konkreten Hintergrund.

### **Zuversichtliche Grundstimmung auch der übrigen Verkehrsträger**

Hinsichtlich der Binnenschifffahrt als dem dritten für eine Harmonisierung vorgesehenen Verkehrsträger bleibt abzuwarten, ob ihre

Hoffnungen in Erfüllung gehen werden. Zur Zeit besteht zwar eine italienische Binnenschifffahrt, aber nur in sehr beschränktem Umfang: die befahrbaren Wasserwege betragen — abgesehen von den norditalienischen Seen — insgesamt rd. 2000 km, auf denen 1958 ein Warenverkehr von 5 Mill. t abgewickelt wurde. Noch gibt es 11 Schiffsbrücken über den Po, noch haben die Kanäle Mailand—Cremona, vom Langensee zum Po und von Turin zum Mincio das Stadium von Projekten nicht überschritten. Bei der Tendenz des italienischen Güterverkehrs in Richtung Nord—Süd und umgekehrt besteht wohl auch in Zukunft kein großes Bedürfnis an einer Querverbindung.

See- und Luftschifffahrt sind aus den Verkehrsbestimmungen der Romverträge ausgenommen (Art. 84). Ob sie durch die Wirtschaftsintegration berührt werden bleibt abzuwarten. Noch besteht die aus dem Zusammenschluß von Alitalia, Lufthansa, Air-France und Sabena hervorgegangene Air-Union nur auf dem Papier. Für die italienische Seeschifffahrt zeichnen sich heute schon indirekte Auswirkungen ab, insofern als die künftige Steuerharmonisierung den bisher hinter hohen protektionistischen Mauern gedeihenden Schiffbau dem scharfen Wind der internationalen Konkurrenz aussetzen wird. Auch eine Modernisierung der Hafenanlagen wird sich in Zukunft nicht umgehen lassen.

Bei allen Verkehrsträgern läßt sich trotz allem eine zuversichtliche Grundstimmung feststellen. „Man wird sich eben anstrengen, aber wer muß das nicht?“ (G.F.H.)

## **BUNDESREPUBLIK: Verkehrspolitische Voraussetzungen**

Hamburg, 2. 10. 1961

Mit der Vorlage einer „Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik“ im Mai dieses Jahres wurde von der EWG-Kommission zum erstenmal in geschlossener Form über eine Konzeption der zukünftigen europäischen Verkehrspolitik berichtet. Damit hat die Kommission der EWG wohl eines der heißest umstritte-

nen Probleme angefaßt, die noch auf europäischer Ebene einer Lösung harren.

### **Das Prinzip der Universalität des EWG-Vertrages**

Die römischen Verträge enthalten in ihrer ursprünglichen Form nur sehr allgemeine Hinweise auf die zukünftige Regelung einer gemeinsamen europäischen Verkehrs-

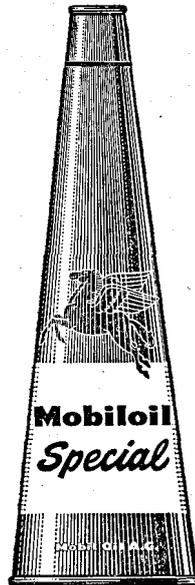
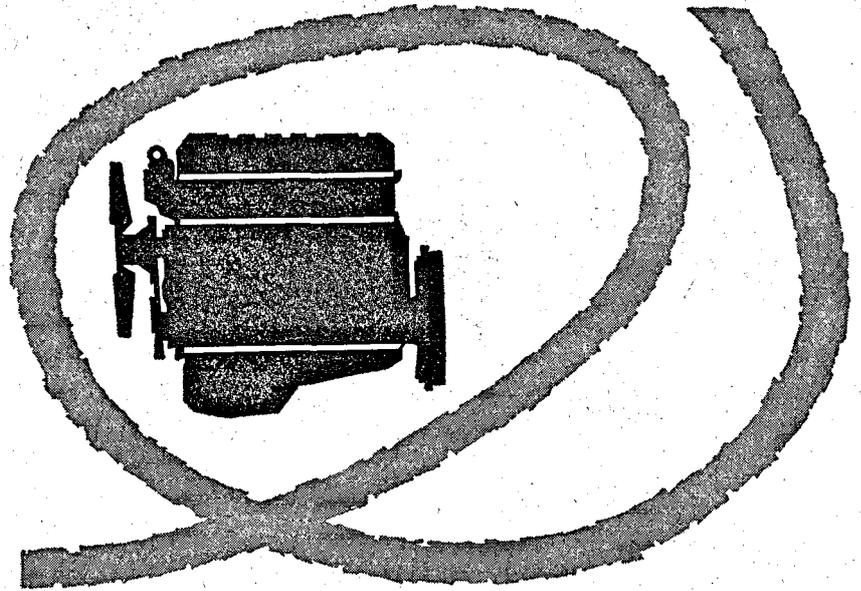
politik. Der Kommission in Brüssel war es nunmehr überlassen, diesem nur sehr vage angedeuteten Problemkreis Leben einzuhauchen. Zur Umgehung der vielen schwierigen Probleme hat die Kommission das Prinzip der Universalität des gesamten Vertrages an die Spitze ihrer Ausführungen gestellt und unterwirft damit den Verkehr den allgemein gültigen Regelungen des Vertrages. Wie ein roter Faden zieht sich daher auch durch die gesamte Denkschrift das Primat eines möglichst freien Wettbewerbs, wobei die Kommission erklärt, daß die vorgelegte Denkschrift zunächst nur einen Diskussionsbeitrag darstellen soll, der als Grundlinie der Verhandlungen mit den EWG-Partnern dienen soll. Erst, wenn diese Verhandlungen erfolgt seien, will man in Brüssel endgültige Vorschläge ausarbeiten und dem Ministerrat vorlegen.

**Provisorische Richtlinien für gemeinsame Verkehrspolitik**

Als provisorische Richtlinie für die gemeinsame Verkehrspolitik stellt die Kommission drei Ziele heraus:

1. Die Ausschaltung der Verzerrungen sowie der Unterstützungstarife, steuerliche Harmonisierung bzw. Gleichbehandlung und Beseitigung der Doppelbesteuerung, Anwendung der Wettbewerbsregeln für den Verkehr;
2. Herbeiführung einer Freizügigkeit der Verkehrsdienstleistungen innerhalb der Gemeinschaft durch die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr und die Liberalisierung des Niederlassungsrechtes;
3. verstärkte Ausrichtung des Verkehrs auf die Gegebenheiten der Wettbewerbswirtschaft.

Unter Hinweis auf die obengenannten Ziele wird daher eine Beachtung folgender Grundsätze gefordert: Die Herbeiführung einer gleichen Behandlung sowohl nach Verkehrsmitteln als auch nach Unternehmen gegenüber den Verkehrsnutzern; die Aktionsfreiheit für Verkehrsunternehmen, wobei vor allem daran gedacht ist, einen möglichst freien Zugang zu den verschiedenen Verkehrsmärkten zu schaffen und die schrittweise Beseitigung aller heute noch gelten-



**LEBENSNERVEN  
DES MOTORS**

Mobiloil Special schont  
den Motor und  
erhöht seine Lebensdauer

**Mobiloil Special**  
das Öl mit der  
Sicherheits-Reserve

den Kontingente und anderer mengenmäßiger Beschränkungen zu erreichen. Hinsichtlich der Tarife wird die Schaffung von Höchst- und Mindesttarifen für die angebrachteste Lösung erachtet.

Aus dem bisher Gesagten folgt, daß die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft weitgehend auf die bisherigen Prinzipien ihrer nationalen Verkehrspolitik werden verzichten müssen. Zur Erreichung dieses Zielles bedarf es aber noch einer Zeit und vieler Maßnahmen, um die

vielfältigen Hürden zu überwinden, die seiner Realisierung entgegenstehen. Die Anwendung eines sehr vorsichtigen Verfahrens für den vom Ministerrat festzulegenden Weg bis zur Erreichung des Endzieles einer gemeinsamen Verkehrspolitik wird für eine der wesentlichsten Voraussetzungen angesehen. Es scheint daher dringend erforderlich, daß zunächst die gemeinsame Lösung der wichtigsten Probleme herbeigeführt wird. Erst dann könne eine Annäherung der nationalen Gesetzgebung erfolgen.

## **Unterschiedliche Aufnahme des Memorandums**

Dieses Memorandum der EWG-Kommission ist aber in den einzelnen Mitgliedstaaten nicht in dem gleichen Maße positiv aufgenommen worden. So steht z. B. die hier vorgeschlagene Politik nicht im Einklang mit der bisher von der Bundesrepublik betriebenen Verkehrspolitik. Und auch in Frankreich wurden Vorbehalte gegen die Anwendung der allgemeinen Regelungen des Vertrages, insbesondere der Wettbewerbsregeln, auf den Verkehr gemacht. Das Bundesverkehrsministerium wendet sich in seiner Argumentation gegen die Vorschläge der Kommission mit dem Hinweis, daß nicht auf die in der Praxis bewährten Methoden einer staatlichen oder wenigstens teilweise staatlich gelenkten Verkehrspolitik zurückgegriffen werde. Auch würden die Vorschläge hinsichtlich der Tarifgestaltung um so eher realisiert werden können, als man dem Staat eine Kontrolle über die Kapazitäten gewähren würde.

Immer wieder wird endlich auf den Widerspruch in der Sache hingewiesen, den man darin erblickt, daß man einerseits auf die Regelung der Zulassung zum Markt verzichten und eine freie Tarifbildung auf den Verkehrsmärkten einführen will, aber andererseits die Vorbedingungen für die Wettbewerbsregelungen, nämlich die Ausschaltung z. B. geheimer Tarifabschlüsse, nicht verhindert.

### **Nationale Verkehrsordnungen und gemeinsame Verkehrspolitik**

Wenn also auf dem Wege, den die Kommission zur Diskussion stellt, eine gemeinsame europäische Verkehrspolitik sich langsam bilden soll, muß zunächst eine neue Wettbewerbsordnung für den gesamten Bereich der EWG entwickelt werden, an der sich die Verkehrsordnungen der einzelnen Länder orientieren können. Dabei ist es klar, daß sich eine solche gemeinsame Verkehrspolitik nicht auf die Schaffung gewisser Normen für den grenzüberschreitenden Verkehr beschränken darf. Die gegenseitige Abhängigkeit zwischen dem internationalen und dem nationalen

Verkehr im Gebiet der Gemeinschaft zwingt vielmehr dazu, auch die nationalen Verkehrsordnungen und den Binnenverkehr in die angestrebte gemeinsame Verkehrspolitik einzubeziehen. Unterstützt wird von deutscher Seite der Gedanke, daß die Verkehrswirtschaft ein gewisses Maß an wirtschaftlicher Eigenständigkeit besitzt und nicht grundsätzlich den Bedürfnissen anderer Wirtschaftszweige unterzuordnen ist. Tatsächlich ist allen anderen Wirtschaftszweigen am ehesten mit einer Verkehrswirtschaft zu helfen, die wettbewerbsorientiert ist und so von sich aus die optimale Erfüllung der Verkehrsbedürfnisse anstrebt.

### **Einschneidende Veränderungen für deutsche Tarifpolitik**

Für die deutsche Verkehrspolitik ergeben sich auch noch speziell einige einschneidende Veränderungen im Rahmen der Tarifpolitik. Die EWG-Kommission schlägt nämlich vor, die Diskriminierungs- und Unterstützungstarife völlig aufzuheben. Sie kündigt deshalb an, daß sie sich nicht mit einer am 1. Juli 1961 in Kraft getretenen Verordnung begnügen will, die gemäß Art. 79 Abs. 1 für „gleiche Güter auf denselben Verkehrsverbindungen“ je nach unterschiedlichen Herkunfts- und Bestimmungsländern verschiedene Frachten- und Beförderungsbedingungen verbietet.

Wenn auch mit dieser Verordnung schon ein gut Teil solcher diskriminierenden Tarife bereits ausgeschaltet ist, bleiben andere noch immer unberührt. Der Art. 79 Abs. 1 spricht nämlich nur von „gleichen Gütern auf denselben Verkehrsverbindungen“ und erwähnt nicht ähnliche Güter oder parallel laufende Verkehrsverbindungen. Hier glaubt die Kommission in Brüssel, mit Art. 75 Abs. 2 oder Art. 80 eine Handhabe zu besitzen, um alle nicht gerechtfertigten Ausnahmetarife und Unterstützungstarife zu beseitigen. Ob und bis zu welchem Zeitpunkt ihr diese völlige Ausschaltung einer solchen Maßnahme aber gelingt, bleibt fraglich.

Wenn auch in Deutschland die Vorschläge der EWG-Kommission vielfach als wirklichkeitsfremd hingestellt werden, ist es doch die Frage, ob eine dirigistisch gesteuerte Verkehrswirtschaft den an sie gestellten Anforderungen besser gerecht wird. Bei der heute in Deutschland herrschenden Situation mit ihren teilweise feststehenden Frachten und Bedingungen läßt es sich ohne Zweifel sorgloser leben. Aber der Bundestag hat mit den kürzlich verabschiedeten verkehrspolitischen Änderungsgesetzen bereits zu erkennen gegeben, daß ein deutsches Einlenken auf die Linie der EWG-Kommission offensichtlich durchaus im Bereich der Möglichkeiten liegt. (Hg.)

## **SCHWEIZ: Bereitschaft zur Verkehrsintegration**

Zürich, den 25. 9. 1961

Wenn ein Land zur Verkehrsintegration in Europa bereit ist — immer schon bereit war —, so ist es die Schweiz. Sieht sie sich doch in der Rolle der „Drehscheibe“ des europäischen Verkehrs und glaubt sich ständig bedroht, umfahren zu werden. Professor Hans-Reinhard Meyer, der den Lehrstuhl für Verkehrswesen an der Berner Universität bekleidet und Delegierter des Schweizer Bundesrats für Verkehrsfragen ist, unterstreicht in einem in Köln im April dieses Jahres gehaltenen Vortrag die Tatsache, daß das Verkehrswesen bereits zu den integriertesten Gebie-

ten der Wirtschaft gehört und daß es seit langem eine erfolgreiche europäische Verkehrspolitik gibt. „Nur eine natürlich gewachsene europäische Verkehrspolitik — das ist der zentrale Glaubenssatz des Schweizers — kann in Frage kommen, und umgekehrt sind alle Versuche in einem gleichmacherischen, doktrinären und dirigistischen Geist zum Scheitern verurteilt.“

### **Trotz reger Beteiligung an Vereinheitlichungsbestrebungen...**

Die Teilnahme der Schweiz an den Vereinheitlichungsbestrebungen war von Anfang an reger. Denken wir nur an den Weltpostverein, der vor bald hundert Jahren sei-

nen Sitz in Bern genommen hat, oder an das bald nach ihm gegründete Zentralamt für internationalen Eisenbahnverkehr, ebenfalls mit Sitz in Bern. Neueren Datums sind die Interfrigo, die Kühlwagen verleiht, oder die Eurofima, die den Bau von standardisiertem Rollmaterial finanziert, beide mit Sitz in Basel. Für den grenzüberschreitenden Verkehr sowohl im Güter- wie im Personensektor sind von den Eisenbahnverwaltungen große Fortschritte erzielt worden, woran die Schweiz als Transitland und Fremdenverkehrsland entscheidend interessiert war. Vielleicht ist die Integration im Post- und Fernmeldewesen noch weiter fortgeschritten als bei der Eisenbahn. Weiter zurück hängt dagegen das vielschichtige und viel jüngere Problem des internationalen Straßenverkehrs. Ist doch das Verhältnis Schiene—Straße (auch Wasserstraße) noch nicht einmal im einzelstaatlichen Raum befriedigend geklärt.

#### **... bleibt noch viel zu tun übrig**

Es bleibt also noch viel zu tun übrig. Es gibt lebenswichtige Fragen, die allein schon aus finanziellen Gründen nur gemeinsam von den europäischen Staaten gelöst werden können: Eine enge Zusammenarbeit zur Automatisierung und Technisierung des ganzen Postwesens drängt sich auf. Um das Eurovisionsnetz mit transatlantischer Television auszustatten, wird eine gemeinsame Schaltstelle geplant. Erinnern wir noch an ein Gemeinschaftswerk auf einem ganz andern Gebiet, dem des internationalen Stromaus-

tausches. Das Grenzkraftwerk Laufenburg am Rhein leistet als Verteilungszentrale für die Schweiz, Deutschland und Frankreich Bedeutendes, was durch den stürmischen Anstieg der verteilten Strommengen bewiesen wird.

#### **Das Ziel: Das ganze Europa**

Bei allen Erleichterungen und Verbesserungen des grenzüberschreitenden Verkehrs, den organisatorischen wie den technischen, kann das Ziel natürlich nur das ganze Europa sein. Wohl haben sich die EWG-Staaten auch auf verkehrspolitischem Gebiet enger zusammengeschlossen, und ihre Verkehrsminister treten in unregelmäßigen Abständen zusammen. Die Schweiz unterhält eine diplomatische Vertretung bei der Montanunion und hat in Luxemburg ihre ersten Auseinandersetzungen mit ihr als supranationaler Behörde gehabt. Sie hat sich in deren Politik der „degressiven“ Bahntarife, das heißt, der über die Staatsgrenzen durchlaufenden Tarife, eingefügt und fährt damit anscheinend zur Zufriedenheit der Schweizer Bahnverwaltung. Dagegen besteht der Gegensatz über die Freiheit der Rheinschiffahrt fort. Die Schweiz beruft sich auf die in der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte stipulierte Nutzungsfreiheit für alle Anlieger, während die Bundesrepublik das Recht der Cabotage innerhalb der eigenen Staatsgrenzen in Anspruch nimmt. Die Montanunion möchte die ganze Tarifpolitik, auch die der Binnenschiffahrt, für sich in Anspruch nehmen und die Straßburger Rheinschiff-

fahrtskommission verdrängen, an der die Schweiz mit Klauen und Zähnen festhält.

#### **Gegen „Dirigismus“ bei Schiene und Straße**

Die Schweiz sträubt sich gegen die ihrer Grundanschauung widersprechende Regelung „von oben nach unten“, die für sie mit Dirigismus, und Gleichmacherei identisch ist. Solange die Führung zuverlässiger Kostenrechnungen für Schiene und Straße — und auf der Straße für Personen- und Lastwagen — noch nicht einmal im nationalen Rahmen erreicht ist, wehrt sich die Schweiz gegen eine intereuropäische Ordnung. Für Lohn- und Arbeitsbedingungen scheint es ihr nicht verantwortbar zu sein, zugunsten eines vielleicht nicht realisierbaren europäischen Fernziels das realisierbare nationale Nahziel zu vernachlässigen. Für den Straßengüterverkehr weist Professor Hans-Reinhard Meyer auf die großen Unterschiede von Freiheit und Dirigismus in den einzelnen Ländern hin. Die Niederlande beanspruchen international die größte Freiheit für sich, auf eigenem Boden aber wird „ziemlich straff reglementiert“. In der Schweiz hingegen hat sich die Kontingentierung und Reglementierung auf Schiene und Straße nicht durchführen lassen. Als Vertreter der Eisenbahninteressen tritt Professor Meyer dafür ein, daß der Grundsatz der Selbsterhaltung der Verkehrsträger auch für die Binnenschiffahrt gelten sollte und stellt sich damit in Gegensatz zu den Basler Rheinschiffahrtsinteressen. Als guter Pragmatiker fügt er

Für alle Schiffe — jede Ladung



**BREMEN und BREMERHAVEN**

aber bezeichnenderweise hinzu, es ließe sich eben nicht alles grundsätzlich lösen.

In der Schweiz wünscht man eine allein von sachlichen Erwägungen bestimmte organische Entwicklung, kann sich allerdings der Feststellung nicht verschließen, daß zum mindesten für den Straßenverkehr rasches gemeinsames Handeln sich aufdrängt. Noch aber hat man sich in Europa nicht einmal über einheitliche Gewichte und Größen von Last- und Personenkraftwagen einigen können, und

so muß die Schweiz den Verkehr zu breiter deutscher Wagen auf bestimmte vorgeschriebene Straßen beschränken.

### ***Verkehrsprobleme nicht vor- dringlich für eine Assoziation***

Aufs Ganze gesehen sind gewiß die Verkehrsprobleme nicht vor- dringlich, sondern stehen im zweiten Rang, wenn es zu Assoziationenverhandlungen mit der EWG kommen sollte, wozu vor- erst nur die grundsätzliche Bereit- schaft vorhanden und erklärt ist.

Zollfragen, Kartellfragen, Agrar- fragen, Niederlassungsfragen sind nicht nur für die Schweiz, sondern auch für die EWG von weit größerer Bedeutung; dies schon allein aus dem Grunde, weil für die Lösung von Verkehrsfragen, soweit sie technischer und administrativer Natur sind, ein Zwischenhalt bei der EWG wenig sinnvoll ist. Anders freilich mag es für die Ver- einheitlichung des Tarifwesens sein, die wohl ohne einen zentrali- stischen Zwang nicht in gebotener Zeit erreichbar ist. (H.F.)

## ***Währungspolitik auf traditionellen Bahnen***

Von einem Korrespondenten

Wer erwartet hatte, daß auf der Jahrestagung des Internationalen Währungsfonds und der Weltbank für Wiederaufbau und Entwicklung, die während der dritten Septemberwoche in Wien stattfand, grundsätzliche Fragen der Währungssysteme zur Diskussion kommen würden, der ist enttäuscht worden. In den vorausgegangenen Monaten war zwar von Theoretikern wie Praktikern der Währungspolitik scharfe Kritik gegen den Gold-Devisen-Standard und gegen die festen Wechselkurse vorgebracht worden. Es hat auch nicht an Änderungsvorschlägen der verschiedensten Art gefehlt — angefangen von Empfehlungen, das Gold wieder stärker zum internationalen Zahlungsmittel werden zu lassen, bis zu dem Rat, zu völlig freien Wechselkursen überzugehen.

### ***Geringer Widerhall der weltweiten Währungsdiskussion***

Ebenso stark war über das Problem der — vermeintlichen oder tatsächlichen — mangelnden internationalen Liquidität gestritten worden. Auch hier hat es nicht an Vorschlägen gefehlt. Es wurde die Erhöhung des Goldpreises gefordert, oder mit dem Triffin-Plan und seinen mannigfachen Variationen wurde die Schaffung eines besonderen Fonds liquider Mittel an- geraten, dessen Verwaltung als „Bank der Notenbanken“ fungieren und die Grundlage zu einer Weltwäh-

rung legen soll (ähnlich wie schon 1944 in Bretton Woods J. M. Keynes über einen solchen Fonds zur Weltwährung mit dem „Bancor“ als Währungseinheit gelangen wollte).

Für Außenstehende mag es über- raschend gewirkt haben, wie gering der Widerhall dieser welt- weiten Währungsdiskussion in Wien geblieben ist. Zu den Fragen einer Änderung des Währungs- systems und einem Abgehen von den festen Wechselkursen haben sich nur einige Sprecher geäußert, und sie alle in gleicher Weise ab- lehndend. Am ausführlichsten haben hierzu der deutsche Notenbank- präsident Karl Blessing und sein niederländischer Kollege M. W. Holtrop Stellung genommen.

### ***Kein zwingender Anlaß zu einer Umgestaltung des Währungssystems***

Es wäre falsch, die zurückhaltende und ablehnende Einstellung zu weitreichenden Reformvorschlägen nur darauf zurückzuführen, daß im Frühling dieses Jahres die Dollar- krise zum Abklingen gekommen ist und im Sommer auch die Stellung des englischen Pfundes wieder gestärkt werden konnte, wenn auch sicherlich die Beruhigung der inter- nationalen Devisenlage dazu bei- getragen hat, daß alle Pläne, die auf grundlegende Änderungen ab- zielen, mit größerer Skepsis be- trachtet werden. Denn in der Über- windung der Schwäche der beiden

„Leitwährungen“, des Dollar und des Pfundes, kann ein Beweis für die Widerstandskraft des be- stehenden Währungssystems und die Leistungsfähigkeit des Inter- nationalen Währungsfonds gesehen werden, der ja gerade für die Auf- rechterhaltung des Pfundkurses einen entscheidenden Beitrag ge- leistet hat.

Sicherlich ist der Verlauf der Aussprache auf der Wiener Tagung auch dadurch beeinflusst gewesen, daß der breite Kreis der Mitglieder des Internationalen Währungs- fonds — er umfaßte 73 Staaten und wird nach Erledigung der vor- liegenden Aufnahmeanträge bald 80 Mitglieder zählen — eine ein- gehende Diskussion heikler Pro- bleme erschwert; es muß nach Mög- lichkeit vermieden werden, daß auf der Jahresversammlung Streitfra- gen ausgetragen oder theoretische Themen diskutiert werden.

Doch über die Schwierigkeiten, die sich hieraus hätten ergeben können, hätte man sich wohl hin- weggesetzt, wenn man in der Lei- tung des Internationalen Währungs- fonds und in den Notenbanken der maßgebenden Länder der Auffas- sung gewesen wäre, daß eine we- sentliche Änderung des internatio- nalen Währungssystems notwendig ist und ein Weiterarbeiten mit den gegenwärtigen Methoden ernste Gefahren heraufbeschwört. Offen- sichtlich ist man in diesen Gre-