

Leber, Georg

Article — Digitized Version

Perspektiven eines europäischen Verkehrssystems

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Leber, Georg (1970) : Perspektiven eines europäischen Verkehrssystems, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 50, Iss. 1, pp. 99-104

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134079>

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.

Perspektiven eines europäischen Verkehrssystems

Georg Leber, Bonn

Die Verkehrssituation der Gegenwart ist nicht nur in der Bundesrepublik, sondern in allen Industrienationen Europas durch folgende charakteristische Merkmale gekennzeichnet:

Der Verkehr in den Gemeinden und Ballungszentren wird immer stärker und zähflüssiger; er ist mit Aushilfsmaßnahmen nicht mehr zu bewältigen;

auch das Fernstraßennetz außerhalb der Siedlungsgebiete ist dem Verkehrsansturm auf wichtigen Hauptverkehrsadern nicht mehr gewachsen;

dieser besorgniserregenden Situation in den Gemeinden und auf den Fernstraßen steht eine Eisenbahn gegenüber, die seit langer Zeit in den roten Zahlen steckt und deren, zum Teil schon fühlbare, Gesundung noch einfallsreicher Ideen und energischer Anstrengungen bedarf.

Zugleich sind wir mit einem ständig steigenden Warenaustausch zwischen den europäischen Ländern unter sich und mit anderen Kontinenten konfrontiert und müssen wachsende Ansprüche von Wirtschaft und Gesellschaft an die Schnelligkeit, Qualität und Sicherheit der Beförderung von Personen und Gütern erfüllen.

Das Verkehrspolitische Programm

Von diesen Gegebenheiten ausgehend hat die Bundesregierung ihr Verkehrspolitisches Programm für die Jahre 1968-1972 aufgestellt, dessen Durchführung zügig fortschreitet und das bereits auf zahlreichen Gebieten Früchte getragen hat. In Kreisen der EWG ist der deutsche Plan zunächst als nationaler „Alleingang“ heftig attackiert worden. Letztlich hat sich jedoch die Initiative der Bundesregierung für die gemeinsame Verkehrspolitik der Sechs als Initialzündung erwiesen. Sie hat die in den letzten Jahren stagnierende Entwicklung wieder in Bewegung gebracht. Die neue Bundesregierung wird, wie Bundeskanzler Brandt

in der Regierungserklärung klar zum Ausdruck brachte, die eingeleiteten Reformen fortsetzen und durch ein leistungsfähiges Verkehrswesen zur Verbesserung der Struktur unserer eigenen Wirtschaft und der internationalen Wirtschaftsbeziehungen beitragen.

Hohe Investitionen

Ein besonders wichtiges Element gestaltender Verkehrspolitik sind die Investitionen. Ihre Wirkung beschränkt sich nicht nur auf den Bereich unseres Landes; sie haben vielmehr im wahrsten Sinne des Wortes grenzüberschreitende Bedeutung. Ein wichtiger Schritt in dieser Richtung im kontinentalen Rahmen ist das von der Wirtschaftskommission für Europa der UN (ECE) entworfene Netz der Europastraßen. Sie haben in der Bundesrepublik bereits die Gesamtlänge von 6000 km überschritten. Die Bundesregierung wird auch in Zukunft Milliarden-Beträge in den Straßenbau investieren, um die wachsende Motorisierung zu bewältigen und einen angemessenen Straßen- und Parkraum zu schaffen. Dieses großzügig ausgebaute Europa-Sträßennetz, in das auch die Länder Osteuropas einbezogen sind, fördert den internationalen Warenverkehr und dient zugleich dem Streben der Menschen und Völker Europas nach engeren freundschaftlichen Beziehungen. Wer internationale Verkehrswege, seien es Straßen, Eisenbahnen, Wasserwege oder Luftverkehrsverbindungen, schafft oder verbessert, tut mehr für das gegenseitige Verstehen, als es noch so wohlmeinende Aufrufe und Absichtserklärungen vermöchten. Allerdings muß auch die Sicherheit auf diesen Verkehrswegen durch gemeinsame erzieherische und administrative Maßnahmen gewährleistet werden, damit aus Straßen, die uns zusammenführen sollen, nicht aus menschlicher Dummheit und Unduldsamkeit ein Schlachtfeld wird!

Auch die Deutsche Bundesbahn hat – ebenso wie viele andere Staatsbahnen Europas – in den letzten Jahren große Anstrengungen unternommen, die Fesseln bürokratischer Verwaltung abzuwerfen und sich mit einer modernen Unternehmensstruktur den kommerziellen und technischen Aufgaben der Zukunft zu stellen. So ist die DB bemüht, die Schiene durch einen schnellen und komfortablen Inter-City-Verkehr im nationalen Bereich und den Ausbau des TEE-Verkehrs in den internationalen Verkehrsrelationen wieder attraktiv zu gestalten. Die Bundesregierung strebt gemeinsam mit der DB an, die Funktion der Eisenbahn im Gesamtverkehrskonzept der Zukunft neu zu definieren. Je dichter die Verkehrsströme werden, um so mehr wachsen die Chancen der schienengebundenen Massenbeförderungsmittel für Güter und Personen. Dies zeigt sich in allen dicht besiedelten europäischen Ländern.

Neue Verkehrsmittel

Bei aller Würdigung der vielseitigen und durchgreifenden Anstrengungen auf Schiene und Straße, um dem wachsenden Bedürfnis nach zeitgemäßen Verkehrsleistungen zu entsprechen, sind wir aufgerufen, noch weiter in die Zukunft zu blicken. So muß man damit rechnen, daß die Weiterentwicklung der „klassischen“ Verkehrsmittel und Verkehrswege allein nicht die an ein künftiges europäisches Verkehrsnetz zu stellenden Anforderungen erfüllen kann.

Die sich abzeichnende Entwicklung stellt Verkehrspolitiker, Verkehrswissenschaftler und Verkehrstechniker vor neue, mit den herkömmlichen Mitteln nicht mehr zu bewältigende Probleme. Das stetig anwachsende Verkehrsvolumen, die Verdichtung der kontinentalen und weltweiten Verkehrsbeziehungen, die Änderung unserer Lebensstruktur in den Ballungszentren der Siedlungsgebiete und Industrieräume, die Kumulierung unerwünschter Nebenwirkungen – wie Lärm, Abgase, Wasserverunreinigung – zwingen dazu, neue Systeme und Techniken zu überdenken und zu entwickeln, um für großzügige Umstellungen bereit zu sein.

Ein Beispiel für dieses Vorausdenken ist die Konzeption einer Hochleistungsschnellbahn (HSB). Im Auftrage des Bundes hat eine Studien- und Entwicklungsgesellschaft unter Beteiligung der Deutschen Bundesbahn begonnen, in einer Modellstudie eine solche Bahn unter Berücksichtigung sämtlicher Varianten moderner Technologien umfassend zu untersuchen. Mit der Studie, die sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr umfaßt, wird das Ziel verfolgt, für die Gesellschaft und Wirtschaft von morgen ein Verkehrssystem zu entwickeln, das leistungsmäßig den besonderen Anforderungen des künftigen

Verkehrsbedarfs gerecht wird. Seine Aufgabe würde es nicht etwa sein, die heute bestehenden Verkehrseinrichtungen abzulösen, sondern sie da zu ergänzen, wo deren Leistungs- und Kapazitätsgrenzen in der Zukunft überschritten werden. Die Trassen werden den am stärksten belasteten Haupttrouten des Verkehrs folgen, also die bedeutendsten Wirtschafts- und Verwaltungszentren anstelle zusätzlicher Autobahnen, Eisenbahnen und dergleichen verbinden und den besonderen Verkehrsbedürfnissen dieser Zentren und ihrer Einzugsgebiete untereinander dienen.

Zur Erfüllung dieser Aufgaben werden besondere Anlagen, Fahrzeuge und Einrichtungen benutzt, so zum Beispiel

- eigene, unabhängige Trassen, die sehr hohe Dauergeschwindigkeiten ermöglichen,
- neue Fahrzeugtypen, deren Antriebs-, Lauf- und Bremssysteme die hohen technischen Anforderungen an Beschleunigungsvermögen, Geschwindigkeit, Laufruhe und Bremswirkung voll erfüllen,
- neue Bahnhöfe für das Ein- und Aussteigen der Personen und Güter mit günstigen Umsteigemöglichkeiten auf das Straßen- und Schienennetz, um rasch in die Zentren und Städte gelangen zu können,
- neue Einrichtungen für die Zugsicherung und die Steuerung des Betriebsablaufs.

Verbundplanung ...

Die HSB wird also kein Flächenverkehrsmittel sein, sondern den Charakter einer Hauptmagistrale besitzen und die bestehenden Verkehrswege harmonisch überlagern. Sie kann ihren Zweck nur erfüllen, wenn sie mit den konventionellen Verkehrssystemen zu Lande (Schiene, Straße), zu Wasser (Schifffahrt) und in der Luft in einem engen Verbund steht.

Das Denken im Verbund und die dazu notwendige Kooperation ist eine der wichtigsten Komponenten künftiger Verkehrspolitik. Verschiedene Formen des Verkehrsverbundes zwischen Schiene und Straße werden für die Personenbeförderung in einzelnen Großstädten und Ballungsräumen Europas heute schon erfolgreich praktiziert. Diese Organisationsstrukturen müssen weiter entwickelt werden, um eine reibungslose, einfache und zeitsparende Abfertigung von Gütern und Personen zu ermöglichen.

In die gleiche Richtung zielt die Konzeption der Haus-Haus-Beförderung, wie sie in der „Transportkette“ plastischen Ausdruck findet. Die Technik des kombinierten Verkehrs mit Containern, im Huckepack und mit Paletten wird im Güterverkehr schon von den heutigen Verkehrsträgern

praktiziert. Es gilt, diese integrierten Systeme, die mehrere Verkehrsträger funktional verbinden, weiter voranzutreiben. Die Bundesregierung will diese Entwicklung mit ihrem Programm zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs wirksam unterstützen.

... nicht nur in nationalen Grenzen

Planung und Entwicklung eines solchen Verkehrssystems der Zukunft darf sich allerdings nicht nur in nationalen Grenzen vollziehen. Denn mit dem weiteren Zusammenwachsen Europas wird die Nachfrage nach modernen und preiswerten internationalen Verkehrsrelationen steigen. Das heißt: Die europäischen Länder, einschließlich des Ostblocks, müssen ihre Konzeptionen aufeinander abstimmen. Bei aller Vielfalt der Ideen, wie sie für unseren Kontinent typisch ist, wird man zu Kompromißlösungen kommen müssen, um optimale kontinentale und weltweite Transportverbindungen zu schaffen.

Die Bereitschaft der europäischen Staaten zur Kooperation im Verkehr ist – ungeachtet aller Spannungen und Differenzen – schon aus der Funktion Transport heraus bemerkenswert groß. Sie ist in jüngster Zeit erneut deutlich geworden. So ist es in jahrelangen Verhandlungen gelungen, alle technischen Schwierigkeiten und politischen Hindernisse zu überwinden und trotz einer großen Auswahl von Lösungsmöglichkeiten die Einführung einer einheitlichen automatischen Mittelpufferkupplung bei den europäischen Eisenbahnen zu beschließen.

Nicht zuletzt die EWG-Staaten haben den Willen zu einer europäischen Zusammenarbeit deutlich werden lassen. In der EWG-Arbeitsgruppe für wissenschaftliche und technische Forschung werden in dem Sektor „Neue Verkehrsmittel“ zahlreiche zukunftsweisende Verkehrsprojekte untersucht. Auch die Mitgliedsländer der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) haben beschlossen, ihre Pläne miteinander zu diskutieren und ihre Forschungsarbeiten zu koordinieren. Dieser Weg wird sicher dazu beitragen, zu europäischen Lösungen der Verkehrsprobleme zu gelangen.

Dynamischer Luftverkehr

Die Luftfahrt als Transportsystem hat sich bereits heute einen sicheren Platz im Verkehr erobert und wird in Zukunft auch im innereuropäischen Verkehr neue Akzente setzen. Seiner Natur nach ist der Luftverkehr auch im Mittelstreckenbereich großräumig orientiert. Er kann seine Vorzüge im größeren europäischen Raum besser entfalten als in den engen Grenzen der einzelnen europäischen Staaten. Das künftige Luftverkehrsnetz wird daher, noch mehr als heute, gesamteuropäisch konzipiert sein.

Die stürmische Entwicklung des Luftverkehrs wird nach den Prognosen der Verkehrsexperten anhalten. Bis 1985 wird sich nach den Vorausschätzungen der Experten das Passagieraufkommen verachtfacht haben. Noch Ende der 20er Jahre flogen die Verkehrsflugzeuge unter 200 km/h, heute sind wir dabei, auch im Zivilluftverkehr die Schallmauer zu durchbrechen. Außerdem werden die Flugzeuge nicht nur für den interkontinentalen Verkehr, sondern auch für die kontinentalen Strecken immer größer und lassen, auf die Leistungseinheit bezogen, niedrigere Betriebskosten erwarten. Heute können die Großflugzeuge bis zu 490 Passagiere und 100 t Fracht befördern. Diese Entwicklung wird in den nächsten Jahrzehnten fortschreiten. Es ist nicht mehr ausgeschlossen, daß wir im Jahre 1985 Großflugzeuge mit 1000 Passagieren oder 300 t Fracht einsetzen können. Im Kurzstreckenverkehr können Senkrecht- oder Kurzstartflugzeuge neue Möglichkeiten eröffnen.

Die sich abzeichnende Entwicklung erfordert schon heute Vorsorge für eine ausreichende Infrastruktur auf dem Boden. Die Kapazitäten der Flughäfen und der Flugsicherung müssen rechtzeitig den zukünftigen Anforderungen angepaßt werden.

Naturgemäß muß bei all diesen Überlegungen bedacht werden, daß die Investitionen im Verkehr in erster Linie ökonomischen Leitlinien folgen und der Mitteleinsatz optimal koordiniert wird.

Orientierung auf Europa

Auch das künftige Wasserstraßennetz wird europäisch orientiert sein. Die im Bau befindliche Rhein-Main-Donau-Verbindung wird quer durch Europa das Schwarze Meer und Südosteuropa mit den Häfen an der Nordsee und der Rheinmündung sowie den Industriezentren der EWG-Länder verbinden.

Andere Länder Europas bemühen sich in gleicher Weise, ihre Binnenwasserstraßen dem künftigen Verkehrsbedarf anzupassen. In Frankreich werden Überlegungen angestellt für den Ausbau der Wasserstraßen in der Nord-Süd-Richtung, d. h. vom Mittelmeer über das Industriegebiet in Lothringen an die Kanalküste, und ebenso in der Ost-West-Richtung aus dem Raum Nancy-Metz nach Paris. Auch von den belgischen Häfen soll der Rhein in Zukunft besser erreichbar sein.

Die Binnenschifffahrt ihrerseits hat begonnen, sich neuer Techniken zu bedienen, um dadurch beweglicher und anpassungsfähiger zu werden. Die Erfahrungen der letzten Jahre sprechen dafür, daß die Schubschifffahrt, die sich vorwiegend in der Erz- und Baustoff-Fahrt bewährt

hat, weiter ansteigen wird. Darüber hinaus ist zu erwarten, daß der Container in der Form des genormten und auf allen Verkehrsmitteln einsetzbaren Behälters, aber auch in der für die Binnenschifffahrt besonders interessanten Schwimmcontainerform zunehmend Verwendung finden wird.

Das Bild der künftigen europäischen Verkehrssysteme wäre unvollständig, ohne die wachsende Bedeutung der Rohrleitungen hervorzuheben. Sie haben in den letzten Jahren eine stürmische Aufwärtsentwicklung genommen. Heute dominieren Gas, Erdöl und Erdölprodukte in den immer größere Dimensionen annehmenden Röhren. Es ist jedoch nicht auszuschließen, daß Produktpipelines bald auch andere Rohstoffe und Erzeugnisse zu den Verarbeitungsstätten und zu den Verbrauchern befördern werden.

Moderne Verkehrspolitik, so sagte Bundeskanzler Brandt in seiner Regierungserklärung, bedarf einer umfassenden Planung, zu der die Verkehrswissenschaft noch mehr als bisher heranzuziehen ist. Die wachsende Integration Europas und der nicht unbedeutende Bedarf an Kapital zur Realisierung dieses Verkehrs der Zukunft macht es in den kommenden Jahren mehr denn je notwendig, Verkehrsplanung, Forschung und Entwicklung intensiv zu betreiben und im europäischen Rahmen zu koordinieren. Nur durch eine langfristige gesamteuropäische Verkehrspolitik wird es in den dichtbesiedelten Industrieländern Europas möglich sein, den künftigen Anforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft an den Verkehr gerecht zu werden. Die Bundesrepublik Deutschland will das Ihre dazu tun, dieses künftige Verkehrsbild mitzugestalten.

Die Bundesbahn in der EWG

Prof. Dr. Heinz Maria Oeftering, Frankfurt/M.

Der Verkehr ist seiner Natur nach auf Integration gerichtet und kann in besonderem Maße zur Verstärkung wirtschaftlicher und sozialer Bindungen beitragen. Der EWG-Vertrag macht sich diese Wirkung nutzbar, indem er vorschreibt, die Vertragsziele im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik zu verfolgen. Diese beschränkt sich allerdings zunächst auf den Schienen-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr¹⁾. Die Meinungsverschiedenheiten zwischen den sechs Verkehrsministerien waren bei den Beratungen so schwerwiegend, daß sie bis zur Unterzeichnung des Vertrages im Jahre 1957 keine Einigung über den Inhalt einer gemeinsamen Verkehrspolitik zuließen. Auch in den Jahren danach kam es nur zu wenigen, verhältnismäßig bedeutungslosen Vorschriften mit meist programmatischem Charakter. Das als Leber-Plan bekannt gewordene, am 22. 9. 1967 veröffentlichte Verkehrspolitische Gesamtprogramm der Bundesregierung gab dann der verkehrspolitischen Auseinandersetzung einen kräftigen Impuls, der auch in Brüssel zu einer

verstärkten Aktivität führte. Am Ende der für die Errichtung des Gemeinsamen Marktes vorgesehenen Übergangszeit²⁾ kann man nun feststellen, daß für die Verkehrswirtschaft, und damit auch für die Deutsche Bundesbahn, der Geltungsbereich isolierter nationaler Vorschriften spürbar eingengt ist. In zunehmendem Maße gewinnen Rechtsakte und politische Richtlinien aus supranationaler Quelle an Bedeutung.

Dualistische Verkehrskonzeption der EWG ...

Bei den Auseinandersetzungen um die Festlegung einer gemeinsamen Verkehrspolitik bestanden bereits unterschiedliche Auffassungen über die Stellung des Verkehrs in der Gesamtwirtschaft. Die eine Seite vertrat die Ansicht, der Verkehr müsse wie andere Bereiche der Wirtschaft dem vom Verträge vertretenen Wettbewerbsprinzip ohne Ausnahme unterworfen werden. Die andere Seite betonte die „Besonderheiten des Verkehrssektors“ unter Hinweis auf seine gemeinwirtschaftli-

¹⁾ Art. 3 e) und 74 ff. EWG-Vertrag.

²⁾ Art. 8 des Vertrages sieht eine Übergangszeit von 12 Jahren ab Inkrafttreten (1. 1. 1958) vor.