

Montan-Union und Verkehr

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow, Hamburg.

Mit der Eröffnung des gemeinsamen Marktes Kohle, Erz und Schrott am 10. 2. 1953 hat die Hohe Behörde auch die ersten Eingriffe in die bestehenden Eisenbahntarife vorgenommen. Die nächsten Jahre werden unter dem Zeichen weiterer Eingriffe in das Verkehrssystem der Union angeschlossenen Länder stehen. Die Bedeutung der einschlägigen Bestimmungen des Montan-Union-Vertrages ist in der deutschen Öffentlichkeit und selbst in Fachkreisen noch zu wenig bekannt und gewürdigt worden. Im folgenden sei deshalb der Versuch gemacht, die betreffenden Bestimmungen zu analysieren und ihre Bedeutung für das deutsche Verkehrswesen darzulegen.

I.

Der Zustand, in dem die deutsche Montanindustrie in die Europäische Montan-Union eintritt, ist für Deutschland keineswegs günstig.

Lothringens Großeisenindustrie verfügt heute über die modernsten Anlagen in Westeuropa. Ihre Kapazität wird ständig erweitert. Demgegenüber sind gerade die besten Anlagen der deutschen Eisenindustrie der Demontage zum Opfer gefallen. Darüber hinaus leidet die deutsche Schwerindustrie unter der Überalterung ihrer Hütten. Schließlich beeinträchtigt die durch die Montan-Union sanktionierte Dekonzentration die Rentabilität der deutschen Werke. Indessen ist nicht das Minette-Revier, sondern Nordrhein-Westfalen der optimale Standort der Eisen schaffenden Industrie des europäischen Festlandes.

Der Ruhrkoks bestimmt nach wie vor auch den technischen Zuschnitt der lothringischen Hochöfen. Wegen der starken Porosität und der geringen Widerstandsfähigkeit ist der Saarkoks, (dasselbe gilt von dem lothringischen Koks), ohne Beimischung von Ruhrkoks in den großen modernen Hochöfen nicht verwendbar. Trotz vieler Teilerfolge ist die Aufgabe, aus den bisher schlecht verkockbaren Kohlen des Saarlandes und Lothringens einen hochwertigen Hochofenkoks zu entwickeln, noch nicht befriedigend gelöst. Von einer in der Weltpresse immer wieder verkündeten Unabhängigkeit der lothringischen Großeisenindustrie von der Ruhrkohle kann somit keine Rede sein. 1949 war das Ruhrrevier mit 60 % am Koksverbrauch der lothringischen Großeisenindustrie beteiligt. Im gleichen Jahr betrug die Bezugsabhängigkeit der gesamten französischen Eisenindustrie für ausländische Brennstoffe mindestens 45 %.

Die ehrgeizigen Ausbaupläne der französischen Eisenindustrie sind ohne die Montan-Union nicht realisierbar. Frankreich erwartet von der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl in aller Zukunft eine wirklich ausreichende Versorgung der lothringischen Großeisenindustrie mit Ruhrkoks und Ruhrkohle zu möglichst niedrigen Preisen und Transportkosten. Frankreich ist an vorteilhaften Ruhrkohlenpreisen deshalb so sehr interessiert, weil der Koks für die lothringische Eisenindustrie der am stärksten ins Gewicht fallende Faktor der Selbstkosten ist. Auch Luxemburgs Eisenindustrie, die zum Minette-Revier gehört und deren Ausbau gleichfalls in vollem Gange ist, ist ohne ausreichende

und billige Belieferung mit Ruhrkoks nicht lebensfähig. Schließlich ist die gesamte Eisenindustrie des Minette-Reviers wegen ihres übertriebenen Ausbaues auf die Bundesrepublik als Absatzmarkt angewiesen. Auch aus diesem Grunde liegt die Errichtung der Montan-Union vorwiegend im Interesse Frankreichs, des Saarlandes und Luxemburgs.

Auch heute verhüttet man in Lothringen nach Möglichkeit einen Möller kalkiger und kieseliger Minette. Es ist aber bekannt, daß die Vorräte kalkiger Minette, die sich in den oberen Lagern befinden, in starkem Maße abnehmen, und daß in absehbarer Zeit die Förderung an kieseliger Minette wesentlich größer als die der kalkigen sein wird. Man ist sich in lothringischen Hüttenkreisen darüber durchaus im klaren, daß die Minette auf die Dauer sauer verschmolzen werden muß. Da außerdem ihre Förderkosten eine steigende Tendenz aufweisen, haben sich die Standortsbedingungen des Minette-Reviers verschlechtert. Es ist kein Zufall, daß die luxemburgische Eisenindustrie trotz Erzvorkommen und trotz der Möglichkeit, lothringische Minette aus nächster Umgebung zu beziehen, seit dem letzten Kriege in wachsendem Umfang Schweden-Erze verhüttet.

Mit Andreas Predöhl vertritt der Verfasser die Auffassung, daß für die Eisenindustrie noch wichtiger als die Lage zu Erz und Kohle, die inmitten eines dichten Absatzgebietes ist.¹⁾ Eigene Erhebungen des Verfassers, die sich auf die Erzeugung und den Verbrauch von Trägern, Stabeisen, Bandeisen und Blechen erstreckten, ergaben, daß 1937 auf Rheinland-Westfalen einschl. des Lahn-, Siegburg- und Dillgebietes 66 % der Erzeugung und 49,1 % des Verbrauchs des Deutschen Reichs an diesen Produkten entfielen. Somit ist die eisenschaffende Industrie des Ruhrgebietes zugleich rohstoff-, transport- und absatzorientiert. Die Ruhr-Eisenindustrie erfreut sich sowohl was die Produktionskosten als auch was die Absatzdichte anbelangt, einer beträchtlichen Gunst der Bedingungen. Lothringens Eisenindustrie ist nicht so günstig gelegen. Die mittlere Absatzweite der Ruhr-Eisenindustrie liegt weit um die Hälfte niedriger als diejenige der lothringischen. Beim Binnenabsatz ihrer Erzeugnisse leidet diese unter ihrer peripheren Lage. Dasselbe gilt vom seewärtigen Export. Im Mai 1948 stellten sich nach französischen Angaben die Beförderungskosten für Roheisen auf der 413 km langen Bahnstrecke Diedenhofen-Rotterdam auf DM 22,35 je t. Im November 1948 betragen demgegenüber die gesamten Aufwendungen für den Transport der Rhein-Hütten von Walzeisen nach Rotterdam auf dem 215 km langen Rheinweg einschließlich der Ein- und Ausladekosten im Werkhafen und im Seehafen nur DM 5,90 je t.

Die Errichtung der Montan-Union wird nicht nur die Standortsbedingungen des Kohlenbergbaus, der Erzgruben und der Eisen schaffenden Industrie, sondern auch diejenigen der gesamten Eisen verarbeitenden Industrie der Vertragsstaaten stark beeinflussen. Sollte die Hohe Behörde innerhalb ihres Bereiches die Gesetze der freien Marktwirtschaft anwenden, so kommt es zwangsläufig zu einer verstärkten Ballung sowohl der Erzeugung als auch der Verarbeitung von Eisen und Stahl. In der Bundesrepublik ist in diesem Fall mit einer verhängnisvollen Wettbewerbsverschlechterung der durchweg dezentralisierten Industrie der brennstoff- und eisenarmen Räume zu rechnen. So würde, um nur ein Beispiel anzuführen, die Aufhebung der Verordnung über den Preisausgleich für Eisen ver-

¹⁾ Ordnung und Planung im Ruhr-Raum, Andreas Predöhl, „Das Ruhrgebiet in der räumlichen Ordnung der Weltwirtschaft“, Dortmund 1951, S. 5.

arbeitende Betriebe der revierfernen Länder die ohnehin große Notlage in den Randgebieten von Flensburg bis Freilassing ungemein verschärfen und die Verwirklichung der Vollbeschäftigung in diesen mit Flüchtlingen übersetzten Teilen der Bundesrepublik unmöglich machen. Der Verfasser hält die Anwendung der sozialen Marktwirtschaft im Sektor der Grundstoffindustrien und damit auch innerhalb der Montan-Union für undurchführbar und glaubt, daß sich die Hohe Behörde sehr bald die Methoden des „Dirigismus“ zu eigen machen wird. Nur so wird die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl in der Lage sein, im Einklang mit der Gesamtwirtschaft der Mitgliedsstaaten und auf der Grundlage eines gemeinsamen Marktes zur Ausweitung der Wirtschaft, zur Steigerung der Beschäftigung und zur Hebung der Lebenshaltung in den Mitgliedsstaaten beizutragen. Nach Meinung des Verfassers kann die Hohe Behörde nur im Fall der Anwendung bestimmter Planungsmaßnahmen erreichen, daß im Wirtschaftsleben der Mitgliedsstaaten tiefgreifende und anhaltende Störungen vermieden werden. Die Montan-Union wird im Verlauf der Jahre auch die Verkehrsstruktur der Mitgliedsstaaten grundlegend verändern. Sie wird die Dichte der Verkehrsströme beeinflussen. Es werden sich neue Verkehrsströme herausbilden. Gleichzeitig ist mit dem Verschwinden alter Verkehrsströme zu rechnen. Hiervon werden die beiden alten Verkehrsträger sehr ungleich betroffen. Die Gefahr ernster Beeinträchtigung ist am größten für die Binnenschifffahrt, doch bleiben auch die Eisenbahnen von den Wandlungen der Verkehrsstruktur keineswegs unberührt.

Die von der Hohen Behörde in naher Zukunft zu erreichende Senkung der Beförderungskosten für Kohle, Erz und Stahl wird sicherlich die Erzeuger und Verbraucher enger zusammenführen. Die Verkehrsträger werden, bis der gemeinsame Markt zu einer Steigerung der Produktivität, des Sozialprodukts und der Kaufkraft führt, mit einer von ihnen kaum zu tragenden Verminderung ihrer Einnahmen rechnen müssen. Für die Bundesbahn bedeutet dies zunächst eine erneute Einengung ihrer Betätigungsmöglichkeiten auf dem Gebiete der gemeinsamen wirtschaftlichen Gütertarifpolitik.

II.

Nach Artikel 4 des Vertrages über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl werden als unvereinbar mit dem gemeinsamen Markt für Kohle und Stahl innerhalb der Gemeinschaft jedwede Maßnahmen oder Praktiken, die eine Diskriminierung zwischen Erzeugern, oder Käufern oder Verbrauchern herbeiführen, aufgehoben und untersagt. Dieses Verbot der Diskriminierung bezieht sich auch auf die Handhabung der Eisenbahngütertarifpolitik.

Im einzelnen wird die Behandlung der Verkehrsfragen durch Artikel 70 des Vertrages und Paragraph 10 des Abkommens über die Uebergangsbestimmungen geregelt. Die Verkehrsbestimmungen zerfallen in 4 Gruppen:

1. Beseitigung der sog. diskriminierenden Tarife.
2. Feststellung und Ueberprüfung der markt- und kostenverfälschenden Ausnahmetarife einerseits sowie der aus Gründen der Koordinierung und des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern andererseits erstellten Ausnahmetarife.
3. Einführung internationaler Tarife für den grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der Gemeinschaft, die die Gesamtentfernung berücksichtigen und einen degressiven Charakter tragen.

4. Harmonisierung der bei den verschiedenen Beförderungsarten für Kohle und Stahl in den Mitgliedsstaaten angewandten Frachten und Beförderungsbedingungen.

Bei den ersten beiden Gruppen der Verkehrsregelung ist die Hohe Behörde an die Zustimmung der Regierungen der Mitgliedsstaaten nicht gebunden. Wird ein Einverständnis zwischen der Hohen Behörde und den Regierungen nicht erzielt, so kann die Hohe Behörde nach 2½ Jahren die Einführung von durchgerechneten Tarifen zugunsten des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen den Ländern der Montan-Union erzwingen. Dagegen ist die Abstimmung der bei den verschiedenen Beförderungsarten für Kohle und Stahl angewandten Frachten und Beförderungsarten aufeinander ohne die ausdrückliche Zustimmung der Vertragsstaaten nicht durchführbar.

Die von der Hohen Behörde als diskriminierend bezeichneten Tarife mußten alsbald nach der am 10. Februar 1953 erfolgten Eröffnung des gemeinsamen Marktes für Kohle, Erz und Schrott aufgehoben werden. Im Fall der Beanstandung von Unterstützungstarifen hat die Hohe Behörde für ihre Abänderung die Fristen zu bewilligen, die erforderlich sind, um jede schwere wirtschaftliche Störung im Transportwesen zu vermeiden. Die der Verwirklichung der übrigen Maßnahmen dienenden Vorarbeiten sind spätestens nach 2 Jahren, d. h. bis zum 10. 2. 1955, abzuschließen. Die Hohe Behörde, die über eine von dem ehemaligen deutschen Eisenbahner Dr. Werner Klaer geleitete Transportabteilung verfügt, beauftragte einen von den Regierungen ernannten Ausschuß von Sachverständigen mit der Ausarbeitung von Vorschriften, die zur Erreichung der in Artikel 70 des Vertrages bestimmten Ziele den Regierungen für die Transporte von Kohle und Stahl vorzuschlagen sind.

III.

Das eigentliche Ziel des Verbots der diskriminierenden Tarife ist die Beseitigung aller Frachtunterschiede auf gleichen Strecken und auf gleicher Verkehrsrichtung ohne Rücksicht auf Herkunft oder Bestimmung der Güter der Mitgliedstaaten der Montan-Union. Nach Artikel 70 des Vertrages sind im Verkehr zwischen den Ländern der Gemeinschaft für Kohle, Erz und Stahl diejenigen Tarife anzuwenden, welche für die Binnentransporte der gleichen Güterart gelten, sofern das Gut auf der gleichen Strecke befördert wird. Von einer vollen Verwirklichung des Paritätsprinzips war bis dahin in keinem Mitgliedstaat der Gemeinschaft die Rede.

Nach erfolgter Bestandsaufnahme der Tarife für alle Güter, die im Rahmen der Montan-Union von Bedeutung sind, gab der Sachverständigen-Ausschuß der Hohen Behörde fristgerecht diejenigen Ausnahmetarife auf, die seiner Meinung nach diskriminierender Natur waren. Die Hohe Behörde leitete diese von ihr gut geheißenen Vorschläge an die in Frage kommenden Regierungen, welche ihrerseits ihre Bahnverwaltungen veranlaßten, für die Abstellung der Beschwerden Sorge zu tragen. Das konnte entweder durch Aufhebung der beanstandeten Tarife, oder durch Ausdehnung dieser Tarifvergünstigungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr erfolgen.

Der Bundesminister für Verkehr entschloß sich, von der zweiten Möglichkeit Gebrauch zu machen. Dementsprechend gelten die nachstehenden Ausnahmetarife seit dem 23. 2. 1953 auch für die grenzüberschreitenden Transporte der Montan-Union-Länder:

1. AT 6 B1: Allgemeiner Kohlenausnahmetarif.
2. AT 6 DU1: Für Kohlen nach Deggendorf, Passau und Regensburg zur Weiterbeförderung auf der Donau nach Oesterreich.
3. AT 7 B3: Für Eisenerz des Sieg-, Lahn- und Dillgebiets.
4. AT 7 B25: Für Eisenerz bestimmter deutscher Gruben.
5. AT 8 B1: Für Schiffbaueisen.
6. AT 8 S1: Für Roheisen und Walzwerkerzeugnisse nach deutschen Seehäfen.

Die Bundesbahn ist ferner angehalten worden, für Kohle holländischer, belgischer, französischer und saarländischer Herkunft den Durchfuhrtarif 6 D 2 mit den Frachtsätzen des AT 6 B 1 zu erstellen. Schließlich ist ein Durchfuhrtarif für lothringische und luxemburgische Minette über deutsche Strecken nach Italien in Vorbereitung. Die Bundesbahn muß sich hierbei auf ihren Strecken mit den niedrigen Sätzen des AT 7 B 25 begnügen.

Wirklich große Bedeutung hat die Einbeziehung der Kohlen der Vertragsstaaten in den AT 6 B 1 allein für den Saarkohlenbergbau. Das Saargebiet betrachtet Südwest- und Süddeutschland als sein natürliches Hinterland. So beträgt der Entfernungsvorsprung einer saarländischen Zeche in Sulzbach gegenüber einer Kohlengrube in Bochum/Riemke beim Versand nach:

Stuttgart 211 km, Nürnberg: 79 km, München: 164 km.

Da in der Vergangenheit lediglich der Kohlenversand der deutschen Zechen nach dem AT 6 B 1 erfolgte, mußten die Saargruben seit dem Kriege bei der Kohlenausfuhr nach Deutschland die hohen Frachten der Kohlenklassen des Regeltarifs zahlen. Unter diesen Umständen war das Einzugsgebiet der Saarkohle in der Bundesrepublik sehr viel geringer als ihr kilometrisches Vorzugsgebiet. Der AT 6 B 1 gewährt gegenüber der Regelklasse Fk Frachtermäßigungen von 6—23%. Wegen seiner unregelmäßigen, von der Entfernungsstaffel des Normaltarifs abweichenden Tarifbildung begünstigt der AT 6 B 1 in erster Linie die weiten Entfernungen. Folgende Uebersicht zeigt:

Die Frachtverbilligung für Saarkohle auf den deutschen Teilstrecken durch ihre Einbeziehung in den AT 6 B 1.

deutsche Teilstrecken	Frachtsätze je 100 kg Fk		Frachtverbilligung absolut in %	
	AT 6 B 1	AT 6 B 1	absolut	in %
Zweibrücken—Stuttgart 205 km	188 Pf	167 Pf	21 Pf	11,2%
Zweibrücken—Nürnberg 373 km	278 Pf	228 Pf	50 Pf	18,0%
Zweibrücken—München 447 km	312 Pf	253 Pf	59 Pf	18,9%

Die am 23. 2. 1953 erfolgte Ausweitung des Geltungsbereiches des AT 6 B 1 führt zu einer Veränderung der deutschen Verkehrsstruktur. Man darf aber nicht übersehen, daß es sich hierbei lediglich um die Wiederherstellung des vor dem Krieg bestandenen Kräfteverhältnisses zwischen Saar- und Ruhrkohle handelt. Süddeutschland, dessen Verkehrsferne durch die politische und wirtschaftliche Zerreißen Deutschlands sehr zugenommen hat, wird diese Auswirkung der Montan-Union nur begrüßen können.

Für die Rheinschiffahrt bedeutet die Wiedereinbeziehung der Saarkohle in den AT 6 B 1 allerdings eine ernste Konkurrenzierung ihres gebrochenen Kohlenverkehrs mit Süddeutschland. Sie hatte aus der Abtrennung des Saarlandes von Deutschland große Vorteile gezogen. 1951 beförderte die Rheinschiffahrt nach

der US-Zone 7174810 t Kohlen; das sind 32,4% der gesamten Kohlenverladungen der Binnenschiffahrt ab Rhein/Ruhr. Die Binnenschiffahrt muß nun mit beträchtlichen Einbußen im Kohlenverkehr nach dem Oberrhein, dem Main und dem Neckar rechnen.

Aber auch die Bundesbahn erleidet durch die Gewährung der Sätze des AT 6 B 1 für Saarkohle Frachtausfälle von schätzungsweise jährlich etwa 10 Mill. DM. Als für sie nachteilig empfindet sie auch den Umstand, daß die mittlere Versandweite des direkten Bahnweges für Saarkohle geringer als diejenige für Ruhrkohle ist. Hinzu kommt, daß ihr Verkehr mit dem Saarland noch weniger ausgelastet ist als der mit dem Ruhrrevier. Die Schwächung des gebrochenen Kohlenverkehrs nach Süddeutschland führt aber andererseits zu einem Rückgang des Aufkommens des AT 6 U 1. Obwohl dieser wichtigste deutsche Binnenumschlagstarif gegenüber dem allgemeinen Kohlenausnahmetarif 6 B 1 nur eine Ermäßigung von 9—20% gewährt, ist er für die Bundesbahn eine Quelle hoher Verluste. Dies deshalb, weil bei der Unterverteilung in den Rhein-, Main- und Neckarhäfen die Aufgabe der Kohlen vorzugsweise in einzelnen Waggons erfolgt. Dazu handelt es sich beim Kohlenablauf dieser Binnenhäfen ganz überwiegend nur um nahe Entfernungen.

Während die europäischen Länder beim Ruhrkohlenbezug über die trockene Grenze die Sätze des AT 6 B 1 zu entrichten haben, erfreut sich Oesterreich für deutsche Kohlen, die den gebrochenen Eisenbahn-Donau-Weg wählen, dank des AT 6 DU 1 eines Frachtnachlasses von durchschnittlich 11%. Die Frachtausfälle der Bundesbahn sind aber noch wesentlich höher. Dies deshalb, weil sich beim Versand über die Grenzübergänge eine mittlere Entfernung von 671 km ergibt, während die Versandweite des AT 6 DU 1 nur 553 km beträgt. Aus diesem Grunde bedauerte es die Bundesbahn, daß die Hohe Behörde, einer Anregung der niederländischen Regierung folgend, auch den AT 6 DU 1 als diskriminierend bezeichnete. Aus der Einbeziehung der Kohlenversandstationen auch der übrigen Vertragsstaaten in den AT 6 DU 1 dürfte allein der holländische Kohlenbergbau Nutzen ziehen.

Im Fall der Ausfuhr von Minette nach Deutschland kam bislang der AT 7 G 1 zur Anwendung. Dieser gewährte auf den deutschen Teilstrecken Palzern bzw. Igel-Oberhausen gegenüber der Tarifklasse G eine Ermäßigung von 47%. Die Bundesbahn erstellte am 23. 2. 1953 für Erze aus Frankreich und Luxemburg den AT 7 G 3 und stattete ihn mit den Frachten des deutschen Binnentarifs 7 B 25 aus. Seitdem erfreuen sich die lothringischen und luxemburgischen Gruben bei der Erzausfuhr nach dem Ruhrgebiet auf den genannten 289 bzw. 263 km langen deutschen Strecken einer Frachtvergünstigung von 57%. Die Bezugskosten der Ruhreisenindustrie für Minette lothringischer und luxemburgischer Herkunft erfahren durch den AT 7 G 3 eine Verbilligung um rd. 20%. Es bleibt allerdings abzuwarten, ob die deutschen Hütten von den Möglichkeiten des neuen Erzeinfuhrtarifs überhaupt Gebrauch machen. Seit dem letzten Kriege hat Deutschland keine lothringische Minette eingeführt. 1949 empfangen die Hüttenwerke der Bundesrepublik 302730 t Minette luxemburgischer Herkunft. 1950 bezog die Bundesrepublik nur 51814 t Minette aus Luxemburg. 1951 hat die Ruhreisenindustrie keinerlei Minette-Abschlüsse mit Luxemburg getätigt. Die Hohe Behörde hat nunmehr die lothringische Minette-Ausfuhr nach Deutschland freigegeben. Der Anteil der Minette an der gesamten Erzversorgung der Ruhreisenindustrie dürfte aber kaum jemals die jährliche Menge von 2 Mill. t überschreiten.

Im Siegerland wird das manganhaltigste und wertvollste deutsche Eisenerz gefördert. Da der Siegerländer Spat fast vollkommen phosphor- und schwefelfrei ist und an solchen Erzen in Europa Knappheit besteht, wird er sehr geschätzt. Leider sind aber die Selbstkosten des Siegerländer Erzbergbaus recht hoch. Aus diesem Grunde bestehen bereits seit 1886 die Siegerländer Notstandstarife für Erz (7 B3) und Kohle (6 B30). Da die Hohe Behörde dem AT7B3 diskriminierenden Charakter zugesprochen hat, erstellte die Bundesbahn mit Wirkung vom 23. 2. 53 den AT7A2 zur Ausfuhr von Eisen- und Manganerz von den Stationen des Sieg-, Lahn- und Dillgebiets nach den westlichen Grenzübergängen mit den Frachtsätzen des AT7B3. Bisher galt für diese Erze der allgemeine Ausfuhrtarif 7 A 1. Geht man von einer Versandweite von 275 km aus, so betragen die Ermäßigungen des AT7A1 30% und diejenigen des neuen AT7A2 63%. Trotz der Senkung der Frachtsätze um etwa 45% ist jedoch kaum mit einer nennenswerten deutschen Erzausfuhr nach den Ländern der Montan-Union zu rechnen.

Die Anwendung des AT8B1 auch im grenzüberschreitenden Verkehr wird von den Seeschiffswerften wegen ihrer bislang unzureichenden Belieferung mit deutschen Grobblechen nicht ungern gesehen. Sie rechnen mit der Erleichterung des Bezugs von Schiffsbaueisen aus Lothringen, Luxemburg und Belgien. Allerdings dürfte die in Vorbereitung befindliche Neufassung des AT8B1 eine Erhöhung der Frachten für Entfernungen über 400 km bringen. Die Aussichten der deutschen Seehäfen auf zusätzlichen Verkehr im Gefolge der Einbeziehung der westeuropäischen Hüttenstationen in den AT8S1 sollten nicht überschätzt werden. Der Verfasser erwartet eine wachsende Einschaltung der deutschen Seehäfen in den Walzeisenexport des Minette-Reviere und des Saarlandes nach Skandinavien und Finnland. In den übrigen Relationen werden aber Lothringen, das Saarland und Luxemburg unbestrittenes Hinterland der Benelux-Häfen und der französischen Seehäfen bleiben.

Von der Objektivität des Sachverständigen-Ausschusses zeugt die Beseitigung des diskriminierenden Charakters bestimmter Ausnahmetarife auch der französischen, luxemburgischen und belgischen Eisenbahnen durch die Hohe Behörde. Aus Raummangel können nur wenige Beispiele angeführt werden.

Die französischen Staatsbahnen begünstigten die Belieferung der lothringischen Eisenhöfen mit belgischem Koks. Außerdem war die SNCF bemüht, der französischen Rheinschiffahrt und dem Rheinhafen Straßburg einen möglichst hohen Anteil an der Versorgung der lothringischen Großeisenindustrie mit deutscher Hüttenkohle zu sichern. Während sich Straßburg beim Ablauf von Ruhrkohle auf die niedrigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 103 für Kohlen in geschlossenen Zügen stützte, berechnete die SNCF im Fall der Benutzung des geschlossenen Bahnweges auf der französischen Teilstrecke ab Nennig-Grenze für Ruhrkohle ihre hohen Frachtsätze für einzelne Wagenladungen (Tarif 7, barème 64). Heute gelten die Kohlen- und Koksfrachten der französischen Staatsbahn bei Aufgabe in geschlossenen Zügen nach und von allen Mitgliedsstaaten der Montan-Union. Der bisher auf den Binnenverkehr beschränkte französische Tarif Nr. 13 für Eisenerz wird jetzt auch im Fall der Ausfuhr nach sämtlichen Vertragsstaaten angewandt.

Die luxemburgischen Eisenbahnen berechneten bei der Erzausfuhr je nach Bestimmungsland unterschiedliche Frachten. Der am 1. 2. 53 neu herausgegebene Spezialtarif 107 für Eisenerz zur Ausfuhr gilt für Sendungen nach allen Mit-

gliedsstaaten. Belgien ersetzte den Ausnahmetarif für Koks in geschlossenen Zügen nach Frankreich durch einen solchen für Koks in geschlossenen Zügen von sämtlichen Kokereien im Gebiet der Montan-Union nach den Hüttenstationen dieser Länder.

Das Elsaß ist das natürliche Einzugsgebiet Straßburgs. Von den lothringischen Erzgruben und Eisenhöfen ist Straßburg 200—220 km entfernt. Da ihr Streckenanteil an der Ruhr-Mosel-Linie nur 30—70 km beträgt, unterstützten die französischen Eisenbahnen den gebrochenen Verkehr Straßburgs mit Lothringen. Auf diese Weise gelang es dem französischen Rheinhafen, auch Lothringen in sein Hinterland einzubeziehen. In Straßburg kostete vor dem Krieg der Umschlag für Minette vom Waggon in die Rheinkähne nur 20 Pf je t. Die Minette-Fracht Straßburg—Ruhrort machte in den letzten Vorkriegsjahren mit RM 1,— je t nur 36,2% der Fracht für Kohlen von Ruhrort nach Straßburg (RM 3,62 je t) aus. Trotz tarifarischer Abwehrmaßnahmen der Reichsbahn gegen die Dumping-Frachten der Rheinschiffahrt wählte vor dem Krieg der größere Teil der lothringischen Minette-Ausfuhr nach Deutschland den Weg über Straßburg und den Rhein.

Dagegen waren den französischen Bestrebungen, Straßburg zum Kohleneinfuhrhafen Lothringens zu machen, enge Grenzen gesetzt. Da Hüttenkoks ausgesprochen „wasserfeindlich“ ist, hat die lothringische Großeisenindustrie niemals Koks über Straßburg bezogen. Beim Brennstoffversand des Ruhrgebiets nach Lothringen handelt es sich aber überwiegend um Hüttenkoks. Vor dem letzten Kriege betrug der Anteil der Rheinschiffahrt und Straßburgs an der Versorgung Lothringens mit Ruhrkohle etwa 125 000 t. Da die Bundesbahn, anders als vor dem Kriege die Reichsbahn, den Ruhrkohlenversand nach Lothringen tarifarisch nicht begünstigt, gelang es Straßburg, seitdem seinen gebrochenen Kohlenverkehr mit Lothringen zu verdoppeln. 1951 brachten französische Kähne rd. 1 Mill. t Ruhrkohle nach Straßburg. Hiervon waren vielleicht 250 000 t für Lothringen bestimmt. Die Beseitigung der Diskriminierung des Ruhr-Mosel-Verkehrs durch die französischen Eisenbahnen erschwerte zweifellos der französischen Rheinschiffahrt und Straßburg die Beteiligung an der Versorgung der lothringischen Großeisenindustrie mit Ruhrkohle. Kommt die lothringische Minette-Ausfuhr nach Deutschland wieder in Gang, so dürfte es der französischen Rheinschiffahrt wegen des Wegfalls der tarifarischen Begünstigung des Zulaufverkehrs Straßburgs durch die französischen Eisenbahnen und wegen der Einführung des AT7G3 sehr schwer fallen, ihren Vorkriegsanteil an den Minette-Bezügen der Ruhr-Eisenindustrie wieder zu erreichen.

Die Binnenschiffahrt fühlt sich bereits durch die Verwirklichung der ersten Etappe der im Schumann-Plan vorgesehenen Verkehrsregelung schwer beeinträchtigt. Der Weg, den die Eisenbahnverwaltungen bei der Abstellung der Beschwerden der hohen Behörde eingeschlagen haben, wird von der Binnenschiffahrt heftig kritisiert. Sie betrachtet die von der Hohen Behörde als diskriminierend angesehenen Ausnahmetarife größtenteils auch als Wettbewerbsstarife gegen sich. Statt diese von ihr stets bekämpften Ausnahmetarife aufzuheben, hätten die Eisenbahnen kurzerhand deren Geltungsbereich auf den grenzüberschreitenden Verkehr ausgedehnt. Die Beseitigung der Tarif-Diskriminierung sei fast ausschließlich auf dem niedrigsten Tarifniveau vorgenommen worden. Durchweg hätten die Eisenbahnverwaltungen die Binnenausnahmetarife auch zur Grundlage für die Tarifbildung des grenzüberschreitenden Verkehrs gemacht. Die Folge sei die Verewigung des Substanzverzehr der Eisenbahnen. Zwangsläufig würde die

Binnenschiffahrt in den Sog der Auszehrung mit hineingezogen.²⁾ Sowohl für eine rationelle Arbeitsteilung der Verkehrswege, als auch zur Entlastung der defizitären Betriebsrechnung der Bundesbahn wäre es nach Meinung der Binnenschiffahrt sinnvoller gewesen, den binnenländischen Kohlenausnahmetarif auf die bisherigen Frachtsätze für Einfuhrkohle emporzuziehen.³⁾ Es wird somit offen die Heraufтарифierung des AT 6 B 1 auf die Regeltarifklasse Fk gefordert. Die eigentliche Kritik der Rheinschiffahrt richtet sich naturgemäß gegen die Einbeziehung der saarländischen und lothringischen Zechen in den AT 6 B 1. Obwohl der süddeutsche Kohlenverkehr z. Zt. noch der deutschen Flagge vorbehalten ist, werden auch die ausländischen Reedereien und Partikuliere durch die Beeinträchtigung des gebrochenen Kohlenverkehrs der Häfen am Oberrhein, Main und Neckar in Mitleidenschaft gezogen. Dies deshalb, weil die freiwerdenden deutschen Kähne in anderen Relationen eingesetzt werden müssen. So erklärt es sich, daß die niederländische Regierung, welche im Interesse der Limburger Kohle die Ausdehnung des Binnenumschlagstarifs 6 DU 1 auf die Kohle der übrigen Vertragsstaaten durchsetzte, bei der Hohen Behörde gegen die Erweiterung des Anwendungsgebiets des AT 6 B 1 protestierte. Auch nach Birkendahl⁴⁾ kann der AT 6 B 1 keineswegs vorbehaltlos den Kohlenzechen des Saarlandes und Lothringens zur Verfügung gestellt werden. Die hierdurch eintretenden schweren Einbußen der Rheinschiffahrt im Ruhrkohlenverkehr nach Süddeutschland wären unvereinbar mit dem in Paragraph 10 des Abkommens über die Uebergangsbestimmungen verankerten Grundsatz, daß jede schwere Störung im Verkehrswesen vermieden werden muß, ein Grundsatz, an dem die zur Entscheidung berufenen Instanzen nicht vorbeigehen könnten. Die Anwendung des AT 6 B 1 wäre, falls überhaupt, nur denkbar, wenn gleichzeitig durch andere im Vertrag vorgesehene Maßnahmen eine Sicherung der Verkehrswirtschaft gegen diese schwere Störung geschaffen würde.

Der Verfasser vermag dieser Argumentation nicht zu folgen. Die internationale Rheinschiffahrt hat nichts darin gesehen, daß die französischen Eisenbahnen jahrzehntelang die Frachtsätze ihrer Binnenausnahmetarife für Kohle und Erz dem Hinterlandverkehr Straßburgs mit Lothringen zur Verfügung stellten, die gleichen tarifarischen Vergünstigungen aber dem Kohle- und Erzverkehr zwischen dem Ruhrrevier und Lothringen über die trockene Grenze entschieden verweigerten.

Es trifft nicht zu, daß die von der Hohen Behörde als diskriminierend bezeichneten Ausnahmetarife der Bundesbahn Wettbewerbscharakter gegen die Binnenschiffahrt gehabt haben. Der sehr alte Siegerländer Notstandstarif 7 B 3, dessen Sätze jetzt auch im Fall der Ausfuhr von Siegerländer Spat nach den Vertragsländern angewandt werden, hat niemals die Interessen der Rheinschiffahrt berührt. Das gleiche gilt vom AT 7 B 25, der außerhalb des Einflusbereichs der Binnenschiffahrt liegende Vorkommen eisenarmer Erze begünstigt. Die Bundesbahn mußte am 23. 2. 1953 die Frachtsätze dieses Binnenausnahmetarifs auch dem Minette-Revier zur Verfügung stellen. Lothringens Erzbergbau dürfte, falls er die Ausfuhr nach Deutschland wieder aufnehmen sollte, den geschlossenen

²⁾ DVZ, Nr. 23, vom 24. 2. 1953, „Kritik an der Tarifpolitik der Montan-Union — Binnenschiffahrt befürchtet Substanzverzehr“.

³⁾ Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung, Nr. 11 vom 7. 2. 1953, „Verlustreiche Montan-Frachten“.

⁴⁾ Dr. A. Birkendahl, „Die Auswirkungen der Montanunion auf den Verkehr“, Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1953, Heft 1, Seite 11.

Bahnweg bevorzugen. Vor dem ersten Weltkrieg waren Straßburg und die Rheinschiffahrt an der Minette-Versorgung der Ruhreisenindustrie nicht beteiligt. Der Ruhr-Mosel-Verkehr war damals wegen seiner günstigen Auslastung in beiden Richtungen für die Eisenbahnen ein starker Gewinnträger. Er würde es wieder werden, wenn sich die Hohe Behörde zur Wiederherstellung der „Verbundwirtschaft“ zwischen der nach den Erzfundstätten orientierten und der an die Kohlenlager gebundenen Eisenindustrie entschließen sollte. Wegen des übertriebenen Ausbaues der lothringischen Großeisenindustrie wird dieses an sich wünschenswerte Ziel aber kaum zu verwirklichen sein.

Die Rheinschiffahrt erfreut sich seit altersher im süddeutschen Kohlenverkehr vorteilhafter Ablauffrachten. Die Bundesbahn zählt den AT 6 U 1 zu den Subventionstarifen. Zur Zeit der Länderbahnen galt er praktisch nur für die Häfen am Oberrhein. Da die Bundesbahn gehalten ist, jeden neuen Hafen am Main und Neckar in den AT 6 U 1 aufzunehmen, trägt sie selbst zur Schwächung ihres kostenmäßig den süddeutschen Kanälen überlegenen, rentablen Durchgangsgüterzugverkehrs in Kohlen bei und widmet sich dafür verstärkt dem verlustreichen Kohlenablaufverkehr der süddeutschen Kanalhäfen. Nach Meinung der Binnenschiffahrt ist allerdings der AT 6 U 1 ein Ausgleichstarif. Wer sich zu diesem Standpunkt bekennt, kann aber nicht im gleichen Atemzug den AT 6 B 1 als einen gegen die Rheinschiffahrt gerichteten Wettbewerbsstarif bezeichnen.

Von führenden Vertretern der Rheinschiffahrt wird die Auffassung vertreten, der AT 6 B 1 zähle zu den Unterkostentarifen. Hieraus wird der Schluß gezogen, der allgemeine Kohlenausnahmetarif sei für die defizitäre Betriebsrechnung der Bundesbahn mit verantwortlich, weshalb seine Aufhebung im Interesse der Bundesbahn angestrebt werden sollte. Hierzu ist folgendes zu bemerken:

Die Bundesbahn ist bei der Beseitigung ihrer Kriegsschäden und der Befriedigung ihres Nachholbedarfs ganz überwiegend auf ihre laufenden Einnahmen angewiesen. Sie hat schwere politischen Lasten übernehmen müssen. Für die so dringend notwendige Rationalisierung stehen ihr keinerlei Mittel des Kapitalmarktes zur Verfügung. Wegen ihrer gemeinwirtschaftlichen Pflichten kann sie ihre kostenmäßige Ueberlegenheit weder gegenüber dem Güterfernverkehr auf der Straße noch gegenüber der Binnenschiffahrt zur Geltung bringen. Der sich allen gemeinwirtschaftlichen Aufgaben entziehende Lastkraftwagenverkehr nimmt der Bundesbahn in ständig wachsendem Umfang hochrentable Transporte, besonders in verkehrsdichten Relationen, ab, und jeder neue Kanal führt zu einer weiteren Einengung der Betätigungsmöglichkeiten der Eisenbahn im allein lohnenden Knotenpunktsverkehr. Daraus erklärt sich vorwiegend die schwere Krise der Bundesbahn.

Die deutschen Eisenbahnen haben seit jeher streng darauf geachtet, daß die unterste Regeltarifklasse unter allen Umständen die auf sie entfallenden vollen Selbstkosten deckt, die anderen Klassen darüber hinaus einen dem Wert und der Tragfähigkeit der in sie fallenden Güter entsprechend wachsenden Nutzen abwerfen. Aus diesem alten Grundsatz wird gern der Schluß gezogen, daß die Ausnahmetarife ihre vollen Kosten nicht decken und daß die Massengüter und Schwergüter ihre billigen Beförderungspreise allein den weit über den Selbstkosten liegenden Frachtsätzen der obersten Tarifklassen verdanken. Diese Auffassung ist völlig irrig. Man übersah, daß der Wertstaffel, des Regeltarifs die Einzelsendung von 15 t zugrundeliegt. Solange die Einzelsendungen auch dem Wagenladungsverkehr das Gepräge gaben, hing die Beförderung geringwertiger Güter von der Anwendung des Werttarifsystems ab. Seitdem aber der über-

wiegende Teil der Massengüter in geschlossenen Zügen und Wagengruppen befördert wird, sind die Eisenbahnen bei der Durchführung der Massengütertransporte nicht mehr auf die Ueberschüsse des hochwertigen Güterverkehrs angewiesen.

Da die deutschen Eisenbahnen mit Rücksicht auf ihre gemeinwirtschaftlichen Pflichten gar nicht daran dachten, die Mengenstaffel entsprechend der sich aus der unterschiedlichen Auslastung ihrer Wagen, Züge und Zugteile ergebenden Selbstkostendegression allgemein und grundsätzlich anzuwenden, büßten die Versender von Kohlen und anderen geringwertigen Massengütern in geschlossenen Zügen oder Wagengruppen den größten Teil des Vorteils, den diese Güter aus ihrer niedrigen Einstufung zogen, wieder ein. So kommt es, daß trotz der großen Spannung zwischen den Eckklassen A und G die Frachtsätze fast sämtlicher Massen- und Schwergüter überhöht sind.

Die heutigen Frachtsätze der untersten Tarifklassen nähern sich im Fall der Aufgabe der Güter in einzelnen Waggonen bedenklich den Durchschnittskosten der Bundesbahn. Beim AT 6 B 1 spielen aber die Einzelsendungen eine untergeordnete Rolle. Der allgemeine Kohlenausnahmetarif gewährt praktisch die Sätze der Tarifklasse G. Er ist kein Unterkostentarif, sondern sichert der Bundesbahn im Gegenteil hohe Ueberschüsse.

Die verschiedentlich erhobene Forderung nach Aufhebung des AT 6 B 1 ist nicht berechtigt. Da die Kohle ein reines Gewichtsverlustmaterial ist, beeinflussen die Bezugskosten für Kohle die Selbstkosten der revierfernen Fertigwarenindustrie noch stärker als die Rohstofffrachten. Materiell gesehen ist nicht die Tarifklasse G, sondern der AT 6 B 1 die unterste Wagenladungsklasse des Regeltarifs. Im Vergleich zum AT 6 B 1 spielt die Wagenladungsklasse G eine untergeordnete Rolle. Die überragende Bedeutung des AT 6 B 1 für den industriellen Standort kommt darin zum Ausdruck, daß sein Aufkommen dasjenige des Regeltarifs nicht unwesentlich überschreitet. Die Wertstaffel würde den größten Teil ihrer dezentralisierenden Wirkung einbüßen, wenn im Binnenverkehr für Kohle die Frachtsätze der Tarifklasse Fk bezahlt werden müßten.

Die Einbeziehung der Saarkohle in den AT 6 B 1 steht keineswegs in Widerspruch zu dem in § 10 des Abkommens über die Uebergangsbestimmungen verankerten Grundsatz, daß jede schwere Störung im Verkehrswesen vermieden werden muß. Dieser Verpflichtung unterliegt die Hohe Behörde ausschließlich bei der Erstellung direkter internationaler Tarife, die die Gesamtentfernung berücksichtigen und einen degressiven Charakter tragen werden, sowie bei ihren Entscheidungen über die Unterstützungstarife der Eisenbahnen.

Die ungünstigen Auswirkungen der ersten Etappe der Verkehrsbestimmungen für Kohle und Eisen auf die deutsche Binnenschifffahrt sollten aber in irgendeiner Weise ausgeglichen werden. Nur darf dies nicht auf dem Rücken der schwer notleidenden Bundesbahn erfolgen. Der Verfasser sieht nur den folgenden Ausweg aus den Schwierigkeiten. Die Hohe Behörde sollte zum Schutz der Binnenschifffahrt eine Staffelung der Zechenabgabepreise für Saarkohle anordnen. Würde die für Auslandskohle des Saarlandes vorgesehene Preiserhöhung auf Baden und Württemberg beschränkt bleiben, so wäre die Möglichkeit gegeben, die Saarkohle vorzugsweise solchen Teilen Bayerns zuzuführen, die nicht zum Einzugsgebiet des gebrochenen Verkehrs gehören. Die Berechnung unterschiedlicher Preise je nach Bestimmungsort würde allerdings den Grundsätzen des freien Marktes widersprechen. Die bevorstehende Kohlenschwemme wird aber die Hohe

Behörde ohnehin zwingen, die Methoden des „Dirigismus“ anzuwenden. Bei aller Anerkennung der Objektivität der Hohen Behörde bei der Durchführung der ersten Gruppe ihrer Verkehrsregelungen kann doch darüber kein Zweifel bestehen, daß ihre Maßnahmen die Bundesbahn härter als die Eisenbahnen der übrigen Mitgliedsstaaten getroffen haben. Im grenzüberschreitenden Verkehr der Länder der Montan-Union entfallen die längsten Strecken auf die Bundesbahn. Aus diesem Grunde sind die Frachtausfälle, die den beteiligten Eisenbahnverwaltungen im Gefolge der Beseitigung der sogenannten diskriminierenden Tarife erwachsen, bei der Bundesbahn am größten.

IV.

Sämtliche Ausnahmetarife für Kohle, Erz und Stahl bedürfen in Zukunft der Genehmigung der Hohen Behörde. Sie muß ihre Zustimmung erteilen, wenn diese Tarife mit den Grundsätzen des Vertrages im Einklang stehen. Es sind somit Ausnahmetarife für Güter der Montan-Union keineswegs grundsätzlich verboten.

Die Hohe Behörde erstrebt die Beseitigung von markt- und kostenverfälschenden Ausnahmetarifen im Binnenverkehr zugunsten eines oder mehrerer Unternehmen der Kohle- und Erzförderung sowie der Stahlerzeugung. Die Entscheidung über das Fortbestehen und die Neueinführung solcher Unterstützungstarife liegt ausschließlich bei der Hohen Behörde. Sie ist hierbei auf das Einverständnis der Regierung des betreffenden Mitgliedsstaates nicht angewiesen. Sie muß aber im Fall der Abänderung oder Aufhebung von Unterstützungstarifen Fristen bewilligen, die erforderlich sind, um jede schwere wirtschaftliche Störung zu vermeiden. Dem Machtbereich der Hohen Behörde sind indessen völlig entzogen sämtliche besonderen Ausnahmetarife, deren Einführung auf Maßnahmen der Koordinierung oder des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Transportarten oder verschiedenen Leitungswegen zurückgeht.

Es wird den Leser befremden, daß hier die Auffassung vertreten wird, mit der Aufhebung irgendwelcher besonderer Ausnahmetarife für Kohle und Erz durch die Hohe Behörde sei kaum zu rechnen. Der Verfasser kennt nur zwei Kohlenausnahmetarife, die nicht Wettbewerbsmaßnahmen ihre Entstehung verdanken. Die Maximilianshütte in Sulzbach kann mit Recht darauf hinweisen, daß der AT 6 B 31, nach welchem sie jährlich rd. 500 000 t Ruhrkohle bezieht, überhaupt kein Unterkostentarif ist. Da der AT 6 B 31 nur eine Ermäßigung von 20 % gewährt, erzielt die Bundesbahn dank der Durchführung dieser Transporte in geschlossenen Zügen hierbei Ueberschüsse. Die Hohe Behörde wird die Gruben des Siegerlandes trotz ihrer hohen Selbstkosten kaum schließen. Der hier gewonnene Spat gehört zu den in Europa sehr begehrten Erzsorten. Die beiden Siegerländer Notstandstarife 7 B 3 und 6 B 30 bilden eine Einheit. Der AT 7 B 3 müßte mit wesentlich höheren Ermäßigungen ausgestattet werden, bestände nicht wegen des großen Bedarfs der Hütten am Fundort der Erze die Möglichkeit, die Waggonen in beiden Richtungen zu beladen. Nicht unerwähnt bleiben soll, daß die Frachtvergünstigungen des AT 6 B 30 nur halb so groß wie diejenigen des AT 7 B 3 sind.

Vielfach begegnet man der Ansicht, die Ortschaften der beiden Küstenkohlentarife 6 B 11 und 14 seien seit der Errichtung der Montan-Union gefährdet. Selbst die Tarifexperten der Bundesbahn scheinen diese Befürchtungen zu teilen. Das ist darauf zurückzuführen, daß sie seit Jahren — u. E. völlig zu Unrecht — den Ortschaften der AT 6 B 11 und 14 Subventionscharakter zusprechen. Die Orts-

sätze der AT 6 B 11 und 6 B 14 wurden vor vielen Jahrzehnten zur Abwehr der Konkurrenz, welche die englische Kohle der westdeutschen Kohle im Küstengebiet bereitet, eingeführt. Ihnen lag ursprünglich die Seefracht England-Hamburg für Kohlen zugrunde. Ohne die Ortssätze dieser beiden Tarife würde der Anteil der Bundesbahn an der Versorgung Hamburgs und Schleswig-Holsteins mit Hausbrand- und Industriekohle verhältnismäßig gering sein. Die Bundesbahn nimmt mit den Ortssätzen der AT 6 B 11 und 6 B 14, wenn auch mit Rücksicht auf die Interessen der westdeutschen Kanalschifffahrt sehr unvollkommen, den Wettbewerb gegen den Hufeisenverkehr auf. Die beiden Tarife gewähren für Ortskohle gegenüber dem AT 6 B 1 nur eine Ermäßigung von 10 bis 30 %. Die westdeutsche Kanalschifffahrt und die Seeschifffahrt würden im Fall der Aufhebung der Ortssätze der Küstenkohlentarife auf Kosten der Bundesbahn ein sprunghaftes Ansteigen ihrer Kohlentransporte verzeichnen. Gleichzeitig würde aber die Aufhebung der Ortssätze der AT 6 B 11 und 14 die Kohlenversorgung des Flüchtlingslandes Schleswig-Holstein und Hamburgs wesentlich verteuern. Die Folgen für die ohnehin schwer um ihre Existenz ringende Industrie dieser beiden Länder wären unüberschärpbar. Nicht unerwähnt bleiben darf, daß die Ortssätze der beiden Küstenkohlentarife der Bundesbahn nicht unbeträchtliche Ueberschüsse sichern.

Die süd- und mitteldeutschen Vorkommen an eisenarmen Erzen verdanken Aufarbeitungsbereitungen der ehemaligen Reichsregierung ihre Erschließung. Wenn aber ihre Förderung auch nach dem letzten Kriege ständig gesteigert wurde, so deshalb, weil der europäischen Eisenindustrie hochwertige Eisenerze nur noch in begrenztem Umfang zur Verfügung stehen. Bezeichnenderweise hat nicht Deutschland, sondern Großbritannien mit der Verhüttung geringwertiger heimischer Erze begonnen. Infolge des starken Ausbaus seiner Eisenindustrie kann Frankreich, dessen Minette-Gruben 1951 nur zwei Drittel der Fördermengen des Jahres 1929 erreichten, im günstigsten Fall jährlich 2 Mill. t lothringischer Minette nach Deutschland ausführen. Die Begünstigung und Unterstützung des deutschen Erzbergbaus ist keine Rückkehr zum nationalwirtschaftlichen Denken, sondern wegen der Knappheit an hochwertigen Eisenerzen in der ganzen Welt eine europäische Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland.

Wenn für 1 t Roheisen 3,3 t Erz und 1,3 t Koks erforderlich sind, so tut man gut daran, zwei Drittel der gefördertsten eisenarmen Erze an ihren Fundstätten und ein Drittel an den Kohlenlagern zu verhütten. Wird auf die Anwendung des Siemens-Martin-Verfahrens verzichtet und stehen keine hochwertigen Eisenerze aus dem Ausland zur Verfügung, so wird die Roheisen- und Rohstahlerzeugung im Erzgebiet doppelt so groß wie im Kohlenrevier sein.

Die Verwertung eisenarmer Erze ist nicht nur ein technisches, sondern zugleich ein verkehrspolitisches Problem. Wird die gesamte Förderung eines eisenarmen Erzreviers an Ort und Stelle verhüttet, so stellen die hohen Kohlenbezugskosten die Rentabilität der hier ansässigen Eisenindustrie in Frage. Die Eisenbahnen können den auf den Erzen liegenden Hochofen- und Stahlwerken nur dann die vorteilhaftesten Ausnahmetarife für Kohlen gewähren, wenn diese die Verpflichtung übernehmen, im rückläufigen Verkehr Erztransporte nach dem Kohlenrevier durchzuführen.

Nach Kurt Klag sind Wiederaufnahme der Minette-Lieferungen und Wiederaufnahme der Eisenerzeugung in Watenstedt die Grundbedingungen, die an den

Schuman-Plan gestellt werden müssen.⁶⁾ Leider ist ein auch nur einigermaßenmäßig ausgelasteter Wechselverkehr Erz-Kohle zwischen dem Minne-Revier und dem Ruhrgebiet heute nicht mehr durchführbar. Dagegen wird dank des Wiederaufbaues der zerstörten Anlagen der Hüttenwerke Watenstedt Salzgitter G. m. b. H. möglich sein, wenn auch im bescheideneren Rahmen, die Ziel näher zu kommen. Der Austauschverkehr zwischen dem Salzgitter-Revier und dem Ruhrgebiet wird die Verhüttung dieser eisenarmen Erze in hohem Maß rentabel machen.

Aus diesem Grunde dürfte die Hohe Behörde die besonderen Ausnahmetarife für eisenarme Erze und die entsprechenden Kohlentarife gut heißen. Es darf nicht übersehen werden, daß der AT 6 B 33 für Kohle nach dem Salzgitter-Revier und abgesehen vom AT 7 B 25 die Ausnahmetarife der Bundesbahn für eisenarme Erze Wettbewerbscharakter tragen. Sowohl bei den Doggererzen wie bei den Salzgittererzen kam es bereits zu einer Abstimmung zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Den den direkten Bahnweg nach der Ruhr begünstigenden Ausnahmetarifen 7 B 26 und 7 B 35 stehen die Binnenumschlagstarife 7 U 4 und 7 U 6 gegenüber.

Die Ausfuhrsätze des AT 6 B 11 für Kohle und der AT 7 S 2 für ausländische Eisenerz gewähren den Ems- und Weserhäfen lediglich die Gleichstellung mit den Aufwendungen des gebrochenen Verkehrs der trockenen Ruhrzechen zu den Ruhrhütten mit Rotterdam. Auch den Seehafenausfuhrtarifen 8 S 1 für Eisen und 8 S 2 für Eisenwaren, Maschinen usw. liegen, was den Hinterlandverkehr zu den deutschen Seehäfen mit den umstrittenen Gebieten anbelangt, ausschließlich die Kosten des kombinierten Eisenbahn-Rheinweges nach Rotterdam zugrunde. Aus diesem Grunde können auch diese Ausnahmetarife die standortgemäßen Kosten der Ruhreisenindustrie und des deutschen Kohlenbergbaus gar nicht verfälschen.

V.

Hat schon die erste Etappe der Verkehrsregelung der Hohen Behörde bei der Binnenschifffahrt eine starke Beunruhigung ausgelöst, so kann die Einführung der direkten internationalen Tarife zu einer ersten Krise der Rheinschifffahrt führen.

Die für die Transporte innerhalb der Gemeinschaft aufzustellenden direkten internationalen Tarife sollen die Gesamtentfernung berücksichtigen und einen degressiven Charakter tragen. Dabei wird der Aufteilung der Frachten auf die beteiligten Verkehrsunternehmen nicht vorgegriffen. § 10 der Uebergangsbestimmungen sichert aber der luxemburgischen Eisenbahn wegen ihrer kurzen Strecken und des hohen Anteils der Montan-Union-Güter im Durchgangsverkehr eine Sonderbehandlung bei der Verrechnung der Einnahmen der beteiligten Eisenbahnen aus den kommenden Verbandstarifen zu. Die Hohe Behörde ist ausdrücklich verpflichtet, bei der Durchführung der die direkten Tarife betreffenden Maßnahmen jede schwere Störung im Transportwesen zu vermeiden.

Wie für die Harmonisierung ist auch für die durchgerechneten Tarife eine Vorbereitungszeit von 2 Jahren gesetzt. Während aber die Abstimmung der Binnentarife aufeinander ohne das Einverständnis der Regierungen von der Hohen Behörde überhaupt nicht durchgeführt werden kann, treten die direkten internationalen Tarife spätestens 2 1/2 Jahre nach Errichtung des gemeinsamen Marktes in Kraft.

⁶⁾ Ordnung und Planung im Ruhr-Raum, Kurt Klag, „Die Eisen- und Stahl-Industrie“, Dortmund 1951, Seite 51.

Bisher wurden die Eisenbahntarife an den Grenzen „gebrochen“, d. h. der Tarif der fremden Eisenbahn beginnt mit einer relativ hohen Anfangsstaffel. Die künftigen direkten internationalen Tarife werden ohne diesen Bruch bis zum Endpunkt durchgerechnet. Die Tarife des grenzüberschreitenden Verkehrs der Mitgliedsstaaten werden somit auf Grund einer einheitlichen Entfernungsstaffel für die gesamte Strecke gebildet. Damit entfällt nicht nur die bisher übliche Unterbrechung der Entfernungsstaffel, sondern es wird zugleich eine Abfertigungsgebühr gespart. Die Folge ist eine Beschleunigung und eine wesentliche Verbilligung des grenzüberschreitenden Verkehrs der Mitgliedstaaten.

Die Durchrechnung der direkten internationalen Tarife greift bereits in das Gebiet der Harmonisierung hinüber. Aus diesem Grunde müssen die direkten Tarife und die Harmonisierungsmaßnahmen gemeinsam dargestellt werden. Die Bundesbahn berechnet für sämtliche Kohlensorten ohne Rücksicht auf ihren unterschiedlichen Wert (z. B. Steinkohlen und Braunkohlen) die gleichen Frachttarife. Der französische Eisenbahntarif nennt für Koks höhere Frachtsätze als für Steinkohlen. Belgien hat besondere Frachten für Hausbrand- und Industriekohle, unterscheidet also nach der Verwendung. Vor Anwendung der neuen direkten internationalen Tarife müssen sich somit die beteiligten Eisenbahnverwaltungen darüber einigen, ob die verschiedenen Kohlensorten und -arten in eine Klasse kommen sollen oder nicht.

Völlig offen ist die Frage, auf welcher Grundlage die Durchrechnung der dem grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten dienenden Tarife erfolgen soll. Gelegentlich ist behauptet worden, daß an die Stelle der bisher üblichen Unterbrechung der Entfernungsstaffel ein einheitlich durchgerechneter Tarif mit gleichmäßig fallender Staffel treten wird. Das erscheint dem Verfasser unwahrscheinlich. Verschiedene Eisenbahnen schonen zwar die nahen Entfernungen. Immer weisen aber die ersten Entfernungsstufen mit Rücksicht auf die Kosten die höchsten t-km-Sätze auf. Im übrigen wird in jedem Lande eine andere Entfernungsstaffel angewandt. Einige Eisenbahnen bekennen sich zum Grundsatz der gleichen Entfernungsstaffel für sämtliche Klassen. In anderen Ländern ist die vertikale Staffel verschieden stark und verläuft unregelmäßig. Es gibt Eisenbahnen, deren Ausnahmetarife eine andere Entfernungsstaffel als der Regeltarif aufweisen und deren Frachtsätze völlig unregelmäßig gebildet sind. Es bedarf somit einer in den Bereich der Harmonisierung fallenden Entscheidung darüber, welche Entfernungsstaffel bei den neuen Tarifen zur Anwendung kommen soll. Unter Umständen entschließt man sich zum Einsatz eines völlig neuen Frachtsatzzeigers für Kohle und Erz. Wird im Binnenverkehr die bisherige Entfernungsstaffel beibehalten, so führt dies aber zu Wettbewerbsverschiebungen innerhalb der Industrien der Montan-Union. Man denke an die Beteiligung der Eisenindustrie des Minette-Reviers an der Versorgung der Bundesrepublik mit Walzeisen.

Da in Deutschland die meiste Kohle, in Frankreich das meiste Erz anfällt, wäre es naheliegend, den durchgerechneten Kohlentarifen die Staffel des AT 6 B 1 und den Erztarifen die Staffel des entsprechenden französischen Binnentarif für Minette zugrunde zu legen. Die Franzosen werden indessen die Entfernungsstaffel ihrer Eisenbahn durchzusetzen versuchen. Die französischen Eisenbahnen belasten die Nahentfernungen wesentlich stärker als die Bundesbahn. Bei diesen Entfernungsstufen ist der französische Gütertarif kostenwahrer als der deutsche. Dagegen sind in Frankreich die t-km-Sätze bei den weiten Entfernungen

höher als in Deutschland. Vom französischen Standpunkt hat dies zwei Vorteile. Beim Minette-Versand ins Ausland erzielen die französischen Bahnen hohe Nettofrachten. Beim Kohlenbezug aus Deutschland befinden sich die französischen Bahnen am Ende eines relativ langen Transportweges. Die überhöhten t-km-Sätze des französischen Kohlentarifs bei den weiten Entfernungen verringern aber die unvermeidbaren Frachtausfälle der SNCF. Ob die lothringische Grubeisenindustrie mit einer solchen sie bei der Ruhrkohlenversorgung benachteiligenden Regelung einverstanden sein wird, ist allerdings fraglich.

Die Durchrechnung im Kohlenverkehr Ruhrgebiet-Italien berührt die Interessen der Schweizerischen Bundesbahn. Ohne ihr Einverständnis lassen sich in dieser Relation direkte internationale Tarife, die die Gesamtentfernung berücksichtigen und degressiven Charakter tragen, überhaupt nicht erstellen.

Die Verbilligung des grenzüberschreitenden Verkehrs der Mitgliedsstaaten wird sich nach Meinung des Verfassers zwangsläufig auf den gesamten internationalen Verkehr ausdehnen. Alle europäischen Bezieher von Kohlen aus Ländern der Montan-Union werden darauf bestehen, daß auch sie in den Genuß der direkten Tarife mit einheitlicher Entfernungsstaffel gelangen. Aus diesem Grunde werden die Eisenbahnen Oesterreichs, der Schweiz und der nordischen Länder ihrem Widerstand gegen die neuen durchgerechneten Tarife sehr bald aufgeben müssen. Auch die internationale Seeschifffahrt bleibt von den direkten internationalen Tarifen der Montan-Union keineswegs unberührt. Die erhebliche Senkung der Kohlenbeförderungspreise des geschlossenen Bahnweges von der Ruhr nach allen freien Ländern des europäischen Kontinents führt notwendig zu einem Druck auf die Seefrachten. Man denke nur an die umfangreiche Ruhrkohlenausfuhr über die Benelux-Häfen, Emden, die Unterweserhäfen und Lübeck.

Erweist sich die Seeschifffahrt wegen der kommenden direkten internationalen Tarife für Kohle, Erz und Stahl dem Wettbewerb des trockenen Ausfuhrweges nicht mehr gewachsen, so werden die nordwesteuropäischen Kohlenausfuhrhäfen schwerste Verkehrsverluste erleiden. Durchgehende Tarife, welche die seewärtige Ausfuhr von Roh- und Walzeisen aus Lothringen und dem Saarland begünstigen, kommen Antwerpen und den französischen Seehäfen sehr viel stärker als Rotterdam und Amsterdam zugute, da sich letztere so gut wie ausschließlich auf den Rheinweg stützen.

Unter diesen Umständen sind die Auswirkungen der durchgerechneten internationalen Tarife auf die Binnenschifffahrt heute noch gar nicht abzuschätzen. Es ist keineswegs ausgeschlossen, daß infolge der beträchtlichen Verbilligung des geschlossenen Bahnweges im internationalen Verkehr die gesamte Frachtlage der Binnenschifffahrt aus dem Gleichgewicht gebracht wird. Am stärksten wird zweifellos der Oberrhein-Verkehr durch die Verschiebung des Kräfteverhältnisses zwischen dem kombinierten Rhein-Bahnweg und dem direkten Schienenweg in Mitleidenschaft gezogen. Es wäre aber töricht zu glauben, daß sich die Wirkung der Durchrechnung der Bahntarife etwa auf den gebrochenen Erz-Kohlenverkehr Straßburgs mit Lothringen beschränken wird. Die Folgen der direkten internationalen Tarife der Hohen Behörde werden im Fall ihrer Ausweitung auf den ganzen europäischen Verkehr für die gesamte Rheinschifffahrt, u. U. selbst für die westdeutsche Kanalschifffahrt sehr schwer sein.

Angesichts der ihr drohenden Existenzgefährdung wird die Binnenschifffahrt durchaus zu Recht verlangen, daß die Hohe Behörde Maßnahmen anwendet, durch die jede schwere Störung im Transportwesen verhindert wird. Niemand

weiß aber, welcher Art diese Maßnahmen sein sollen. Fest steht für den Verfasser nur, daß die bereits von Vertretern der Binnenschifffahrt erhobene Forderung nach ausgleichenden Zuschüssen und Ablauftarifen für die ohnehin mit der Hypothek des längsten Weges belastete Bundesbahn völlig undiskutabel ist.

Allein im Fall der Durchrechnung der direkten internationalen Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr der Mitgliedsstaaten rechnet die Bundesbahn mit Frachtausfällen von jährlich mindestens 40 Mill. DM. Nehmen die durchgerechneten direkten internationalen Tarife indessen die vom Verfasser erwartete Entwicklung, d. h. werden sie im gesamten internationalen Verkehr der westeuropäischen und nordischen Länder angewandt, so wird sich diese Summe ganz beträchtlich erhöhen. Legt man den Eisenbahnverwaltungen, insbesondere der Bundesbahn, die Pflicht auf, im Interesse der Aufrechterhaltung des Gleichgewichts zwischen dem geschlossenen Bahnweg und dem gebrochenen Verkehr entsprechende Binnenumschlagstarife einzuführen, so würde zwar die Binnenschifffahrt vom Druck der durchgerechneten Tarife auf ihre Schiffsfrachten befreit, die Last der Eisenbahnen bei unverändertem Verkehrsaufkommen aber würde untrüglich gesteigert werden. Das ist kein Weg, um ernste Schwierigkeiten im gesamten Transportwesen zu vermeiden. Der Verfasser sieht noch keinen Ausweg aus dem Dilemma.

Die aus den direkten internationalen Tarifen für Kohle und Stahl den Verkehrsträgern drohenden Gefahren haben bereits zu einer verstärkten Zusammenarbeit der westeuropäischen Eisenbahnverwaltungen geführt. Gemeinsam wird von ihnen geprüft, wie weit bei aller Würdigung der Absichten der Montan-Union die Frachtopfer der einzelnen Eisenbahnen gehen können. Es steht jedenfalls die Gesamtheit der Bahnen der Hohen Behörde als Partner gegenüber. Wünschenswert wäre die Errichtung einer engen Arbeitsgemeinschaft zwischen den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt. Nur so wird es möglich sein, allzugroße Belastungen der Verkehrsträger durch die Montan-Union abzuwehren.

Die schwierigste Frage ist zweifellos die Abstimmung der Kohlen-, Erz- und Eisenfrachten aller Vertragsstaaten aufeinander. Die Harmonisierung erstreckt sich auch auf die Beförderungsbedingungen. Bei letzteren ist insbesondere an die Einstufung von Kohle, Erz und Stahl in die Tarife der Montan-Union-Länder zu denken. Das Endziel sind sicherlich einheitliche Frachten im gesamten Bereich der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl.

Bislang galten bei der Bundesbahn für Erz viel niedrigere Frachten als für Kohle. Das entspricht sowohl dem Prinzip der Belastbarkeit, als auch den unterschiedlichen Kosten bei der Beförderung dieser beiden Güter. Die französischen Tarife begünstigen demgegenüber die Kohle stärker als das Eisenerz. Wer wird sich durchsetzen?

Der Bezug ausreichender Mengen Ruhrkohle zu möglichst niedrigen Frachtsätzen ist für die seit dem Kriege modernisierte und aus nationalwirtschaftlichen Gründen stark ausgebaute lothringische Eisenindustrie eine Lebensfrage. Hieraus erklärt sich das große Interesse Frankreichs an günstigen Beförderungspreisen für Kohlen und Koks aus dem Ruhrgebiet nach dem Minette-Revier. Dagegen hätten die Franzosen kaum etwas dagegen einzuwenden, daß die Bundesbahn zwecks Hereinholung künftiger Frachtausfälle bei der Belieferung Lothringens mit Hüttenkoks und Koks Kohle ihre Minettefrachten kräftig anheben würde; erleidet doch die Ruhreisenindustrie im Fall der Verhüttung von Minette hierdurch eine Verteuerung ihrer Produktionskosten.

Bei den Maßnahmen der Harmonisierung sind u. a. die Selbstkosten zu berücksichtigen. Der Hinweis auf die Selbstkosten entspringt keiner Rücksichtnahme auf die Verkehrsträger, sondern bezweckt die Senkung der Frachtsätze für Kohle und Stahl insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. Es ist zu erwarten, daß die Hohe Behörde bei den Eisenbahnverwaltungen darauf drängen wird, daß diese bei der Tarifbildung von Kohle, Erz und Stahl weitestgehend die Mengensätze anwenden werden. Die Hohe Behörde wird entscheidenden Wert darauf legen, daß die Bundesbahn bei der Belieferung des Minette-Reviers mit Kohlen und Koks Frachtsätze erstellt, die ihre bei der Durchführung dieser Transporte entstehenden Kosten nur um ein Geringes übersteigen. Für Deutschland würde das einen grundlegenden Wandel der Eisenbahngütertarifpolitik bedeuten.

VI.

Vorbehaltlich der Bestimmungen des Montan-Union-Vertrages hinsichtlich der Tarifregelung für Kohle, Erz und Stahl bleibt die Verkehrspolitik den Mitgliedsstaaten überlassen. Das gleiche gilt für Maßnahmen der Koordinierung oder des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern. Schließlich können die einzelnen Regierungen selbständig Änderungen der Frachten zur Sicherung des finanziellen Gleichgewichtes der Transportunternehmen vornehmen. Diese in Artikel 70 enthaltenen Bestimmungen dürfen aber nicht über den Umfang der Eingung der nationalen Verkehrspolitik hinwegtäuschen. Die Tarifhoheit für Kohle, Erz und Stahl ist zwar nicht restlos, aber weitestgehend auf die Hohe Behörde übergegangen. Wie stark dieser Eingriff ist, beleuchten folgende Zahlen:

Vom öffentlichen Güterverkehr der Bundesbahn entfielen 1951 der Menge nach 39,6 %, tkm-mäßig sogar 43,5 % auf die Kohlentransporte. Die Güter der Montan-Union (Kohle, Erz und Stahl) sind, mengenmäßig gesehen, schätzungsweise mit rd. 50 % am frachtpflichtigen Güterverkehr der Bundesbahn beteiligt. Auch das Schwergewicht der Ausnahmetarife liegt bei Kohle und Erz.

Aehnlich liegen die Verhältnisse bei der Binnenschifffahrt. Der Anteil der Kohlen am Güterverkehr der deutschen Binnenwasserstraßen betrug bereits 1951 34,9 %. Kohle und Erz zusammen erzielten im gleichen Jahr eine Quote von 48,7 %. Wesentlich stärker noch sind Kohle und Erz am Verkehrsaufkommen der Rheinschifffahrt beteiligt. Ende 1952 beanspruchte allein die Kohle rd. 50 % der gesamten Beförderungsmengen der Rheinschifffahrt.

Es wurde schon auf den mit aller Sicherheit zu erwartenden schweren Druck der Hohen Behörde auf die Beförderungspreise für Kohle, Erz und Stahl hingewiesen. Da 1951 von den Einnahmen der Bundesbahn aus ihrem Wagenladungsverkehr 43,8 % allein auf Kohlen entfielen, sind gefährliche Rückwirkungen auf die Gestaltung der Frachtsätze der übrigen Tarife der Bundesbahn unvermeidbar. Die Ertragsverminderung der Bundesbahn kann zu tiefgreifenden Veränderungen ihres gesamten Tarifgefüges und ihrer gesamten Tarifpolitik führen.

Niemand kann die Hohe Behörde daran hindern, kraft der ihr verliehenen Verkehrsautonomie die französische Eisenbahngütertarifpolitik zur Grundlage der Frachtsatzbildung für Kohle, Erz und Stahl zu machen. Da auch die Harmonisierung, d. h. die Abstimmung der in den einzelnen Mitgliedsstaaten angewandten Frachten und Beförderungsbedingungen aufeinander, zu den Aufgaben der Hohen Behörde gehört, lassen sich etwaige stark kostenorientierte Tarife auf die Dauer kaum auf den grenzüberschreitenden Verkehr beschränken. Anders als die Einführung von direkten internationalen Tarifen hängt allerdings die Durchführung von Maßnahmen der Harmonisierung vom Einverständnis der Mit-

gliedstaaten ab. Dennoch ist die Befürchtung nicht einfach von der Hand zu weisen, daß die Tarifregelung für Kohle, Erz und Stahl die Bundesbahn eines Tages zur teilweisen Aufgabe ihres gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifs zwingen könnte.

Sollte die Tarifbildung der Hohen Behörde wesentlich von derjenigen der Bundesbahn abweichen, so könnte von einer einheitlichen Eisenbahngütertarifpolitik in der Bundesrepublik nicht mehr die Rede sein. Ein Nebeneinander von zwei Gütertarifsystemen ist aber für jedes Land untragbar. Nach Meinung des Verfassers kommt es in den sechs Mitgliedstaaten in nicht zu ferner Zukunft zwangsläufig zur Anwendung eines einheitlichen Eisenbahngütertarifsystems, in das sich die Tarife der Hohen Behörde für Kohle, Erz und Stahl organisch einfügen werden. Für die deutsche Raumordnung und die Binnenschiffahrt ist es aber eine Schicksalsfrage, ob die kommenden europäischen Eisenbahngütertarife wie in Frankreich sehr stark auf den Selbstkosten des einzelnen Beförderungsfalls aufgebaut werden, oder ob sich die übrigen Vertragsstaaten entschließen werden, das gemeinwirtschaftliche Tarifsystem der Bundesbahn zu übernehmen. Die Verpflichtung der Bundesbahn von ihren gemeinwirtschaftlichen Aufgaben würde einer Revolutionierung des deutschen Wirtschaftslebens gleichkommen und die Existenzgrundlagen der deutschen Binnenschiffahrt erschüttern. Höchstwahrscheinlich dürften sich die beteiligten Regierungen und die Hohe Behörde auf eine Kompromißlösung einigen. Auch diese wird sich aber auf die Raumordnung und die Binnenschiffahrt ungünstig auswirken.

Die Verkehrsmaßnahmen der Hohen Behörde werden auch die Frachtenbildung und die Ertragslage der Binnenschiffahrt stark beeinflussen. Sehr wahrscheinlich ist eine Aenderung des gegenwärtigen Kräfteverhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt. Diese sollte aber, wenn nur irgend möglich, vermieden werden.

Man beginnt immer mehr einzusehen, daß die Verkehrsbedienung der wirtschaftsschwachen Gebiete zu den heutigen Beförderungspreisen und die Durchführung der übrigen gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Bundesbahn ohne die hohen Einnahmen aus dem Knotenpunktenverkehr völlig unmöglich ist. Gelingt es nicht, die Betätigungsmöglichkeiten des Güterfernverkehrs im Knotenpunktenverkehr wesentlich einzuschränken, und legt man sich nicht im Kanalbau Zurückhaltung auf, so bleibt nichts anderes übrig, als den gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarif aufzugeben. Die Folge wäre eine verstärkte Ballung der Wirtschaft und eine starke Verschiebung des Wettbewerbsverhältnisses zwischen den drei binnenländischen Verkehrsträgern.

Die Selbstkostenstruktur der französischen und der deutschen Eisenbahnen weicht nicht wesentlich voneinander ab. Es muß daher angenommen werden, daß der französischen Schwerindustrie und den französischen Mitgliedern des Verkehrssachverständigen-Ausschusses keineswegs unbekannt ist, daß die Bundesbahn bei der Belieferung des Minette-Reviers mit Hüttenkohle und Koks Ueberschüsse erzielt.

Aus diesem Grunde ist der Verfasser davon überzeugt, daß die Hohe Behörde in naher Zukunft darauf drängen wird, daß bei der Frachtsatzbildung der spätestens in 2 1/2 Jahren einzuführenden durchgerechneten Tarife die Mengenstaffel angewandt wird. Sollte es hierzu kommen, so kann diese Maßnahme nicht auf den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten beschränkt werden. Sämtliche europäischen Bezieher von Gütern der europäischen Montan-

Union werden für sich das gleiche Recht in Anspruch nehmen. Kommt die wine ins Rollen, so wird sich im internationalen Verkehr der Gedanke der durch gerechneten direkten internationalen Tarife mit Mengenstaffel sehr schnell für andere Güter als Kohle, Erz und Stahl durchsetzen. Die Mittel der Bundesbahn zur Finanzierung ihrer gemeinwirtschaftlichen Aufgaben werden dann trächtlich zusammenschrumpfen. Nicht übersehen werden dürfen die dann Rheinschiffahrt verstärkt drohenden Gefahren. Es kommt in diesem Fall gleich zu einer erheblichen Verschiebung des Kräfteverhältnisses zwischen kontinentalen Seehäfen. Hauptnutznießer einer solchen Entwicklung dürfte werpen sein, während die sich so gut wie ausschließlich auf die Rheinschiffahrt stützenden Häfen Rotterdam und Amsterdam Verkehrsverluste erleiden würden. Die deutschen Seehäfen würden die durchgerechneten direkten internationalen Tarife mit Mengenstaffel für sich in Anspruch nehmen, ohne hieraus indessen viel Nutzen wie Antwerpen zu ziehen. Sehr viel stärker wären sie an der Anwendung der Mengenstaffel bei allen Seehafentarifarten interessiert. Auch die Entwicklung ließe sich auf die Dauer nicht aufhalten. Die Binnenschiffahrt immer noch der Auffassung, daß die Seehafentarife die Betriebsrechnung der Bundesbahn belasten. In Wirklichkeit erzielt die Bundesbahn aber bei den meisten Seehafentarifarten wegen der Nichtanwendung der Mengenstaffel Ueberschüsse. Binnenschiffahrt und Kraftwagen sind die Nutznießer der Nichtanwendung der Mengenstaffel bei der Tarifbildung sämtlicher Seehafenausnahmetarife, abgesehen von den Ausfuhrsätzen des AT 6 B 11 und des AT 7 S 2. Die Frachtsätze der meisten Seehafentarifarten sind trotz der relativ hohen Frachtermäßigungen, die sie gewähren, überhöht. Die deutschen Seehäfen sind nicht Nutznießer des deutschen Eisenbahngütertarifsystems, sondern leisten einen Beitrag zur Finanzierung des Lastenausgleichs, den die Bundesbahn zugunsten der Wirtschaft der rohstoff- und brennstoffarmen Räume durchführt.

Der Verfasser bekennt sich im Interesse der wirtschaftsschwachen Gebiete und der dezentralisierten Zweige der Fertigwarenindustrie insbesondere der peripheren Räume mit Nachdruck zur Fortsetzung der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpolitik. Es darf auch nicht die europäische Binnenschiffahrt das Schicksal der amerikanischen Flußschiffahrt erleiden. Aus diesem Grunde möchte er wünschen, daß sich die Hohe Behörde bei der Tarifbildung für Kohle, Erz und Stahl der bewährten Methoden der deutschen Eisenbahngütertarifpolitik bedienen wird. Nur so werden gefährliche Störungen im Wirtschaftsleben der Länder der europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und eine ernste Krise der europäischen Binnenschiffahrt vermieden.