

## Die Harmonisierung der Montangüter-Eisenbahntarife<sup>1)</sup>

Von Dr. W. Scheider, Düsseldorf

Bekanntlich sieht der Montanunion-Vertrag in seinem Artikel 70 und im § 10 der Uebergangsbestimmungen eine Korrektur der Montangütertarife vor, die in drei Stufen vorgenommen werden soll, nämlich:

1. Beseitigung der auf dem Herkunfts- oder Bestimmungsland der Erzeugnisse beruhenden Diskriminierungen bei den Frachten und Beförderungsbedingungen aller Art.
2. Schaffung direkter internationaler Tarife, die die Gesamtentfernung berücksichtigen und einen degressiven Charakter tragen.
3. Prüfung der bei den verschiedenen Beförderungsarten für Kohle und Stahl angewandten Frachten und Beförderungsbedingungen aller Art, damit sie im Rahmen der Gemeinschaft aufeinander abgestimmt werden, soweit es für das ordnungsgemäße Arbeiten des gemeinsamen Marktes erforderlich ist. (Harmonisierung)

Obwohl die Integration auf einem Gütermarkt mit dem Verkehrswesen direkt nichts zu tun hat, so konnte man doch nicht an der Tatsache vorbeigehen, daß die Wettbewerbsverhältnisse in der Montangüterindustrie durch die Transportkosten wesentlich mitbestimmt werden. Es ist z. B. keine Seltenheit, daß der Einstandspreis für Kohle bis zu 40% aus Transportkosten besteht

Unter diesen Verhältnissen kann ein Abbau von Zöllen und Subventionen zur Verbesserung des Güterauschusses nur zu Teilerfolgen führen, wenn nicht auch auf dem Gebiet der Frachten entsprechende Maßnahmen durchgeführt werden. Erscheinen die Bestrebungen des Vertrages unter diesen Gesichtspunkten also notwendig, so stellen sie jedoch insofern ein besonderes Problem dar, als durch die vorgesehenen Eingriffe die Tarife für etwa 40 % des Güteraufkommens der Eisenbahnen betroffen werden. Bei dieser Sachlage können Tarifänderungen nicht allein aus der Perspektive des Gütermarktes betrachtet werden, sondern sie werfen eminent wichtige verkehrswirtschaftliche und verkehrspolitische Fragen auf. Insbesondere bei der im Augenblick im Vordergrund stehenden Diskussion der sogenannten Harmonisierung der Montangütertarife erscheint es geboten, immer wieder eindringlich auf diese Seite des Problems hinzuweisen.

### I.

#### Rückblick auf bisherige Maßnahmen.

Schon vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes am 10. 2. 1953 haben die Hohe Behörde und der Sachverständigenausschuß für Transportwesen, der ihr zur Beratung in Tariffragen zur Seite gestellt ist, mit den vorbereitenden Prüfungen

<sup>1)</sup> Der Aufsatz enthält Gedankengänge einer umfangreicheren Studie des Verfassers, die in Kürze unter dem Titel „Die Tarifpolitik der Hohen Behörde und das deutsche Verkehrswesen“ als Band 11 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster im Verlag Vandenhoeck & Ruprecht in Göttingen erscheinen wird. Institut und Verlag gaben freundlicherweise die Genehmigung zur Veröffentlichung dieses Aufsatzes.

begonnen. Man muß beiden Gremien bescheinigen, daß im Zuge der Erfüllung des Vertrages seither Beachtliches geleistet wurde. Die bisherigen Maßnahmen sollen kurz gestreift werden, weil dadurch das Verständnis der durch die Harmonisierung aufgeworfenen Fragen erleichtert wird.

### 1. Beseitigung der Diskriminierungen.

Auf Grund der vorbereitenden Arbeiten konnte die Hohe Behörde den Regierungen eine Reihe von Diskriminierungen nennen, die von den Vertragsstaaten durch entsprechende Tarifänderungen mit Eröffnung des gemeinsamen Marktes beseitigt wurden. Diese zur Erfüllung von Art. 70 Abs. 2 durchgeführten Korrekturen waren insofern relativ unproblematisch, als sowohl hinsichtlich der Verpflichtung zu ihrer Durchführung als auch hinsichtlich der dafür möglichen Wege im allgemeinen kaum Zweifel bestehen konnten. Es handelte sich darum, entweder die für den Transport heimischer Güter allgemein angewandten Tarife auch auf den Verkehr von aus den Vertragsstaaten importierten Waren auszudehnen bzw. umgekehrt, oder aber einen neuen Tarif auf mittlerem Niveau zu bilden.

Insgesamt verlangte die Hohe Behörde im Rahmen der Korrekturen der ersten Etappe 32 Tarifänderungen, von denen mit zwei Ausnahmen nur die Eisenbahntarife betroffen wurden. Allein im Jahre 1953 wurde dadurch eine Transportkostensenkung in Höhe von rd. 2 Mio DM erzielt. Obwohl der grenzüberschreitende Verkehr in den betroffenen Fällen verbilligt wurde, wird man trotzdem sagen können, daß keine wesentlichen austauschbelebenden Wirkungen auf dem gemeinsamen Markt hervorgerufen wurden. Denn diese Zahl stellt einen Saldo dar. Es wurden nämlich die Binnentarife in vielen Fällen gleichzeitig erhöht. Außerdem wurde die für die Bundesbahn spürbarste und auch sonst gewichtigste Tarifänderung, die Ausdehnung der Frachtsätze des AT 6 B 1 auf den Transport von Importkohle (Einnahmeausfall ca. 11 Mio DM pro Jahr), im großen und ganzen durch den Abbau der französischen Exportsubventionen in gleicher Höhe kompensiert. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache ist vielleicht sogar die Annahme berechtigt, daß im Hinblick auf die Einstandspreise für Montangüter das Gesamtergebnis negativ war. Denn wenn der Saldo lediglich eine Transportkostensenkung in Höhe von 2 Mio DM pro Jahr erreicht wurde, der Ausfall der Bundesbahn allein beim Kohleverkehr aber 11 Mio DM pro Jahr ausmachte, die wirkungslos blieben, dann brachte der Rest der Maßnahmen eine Transportkostenerhöhung von ca. 9 Mio DM pro Jahr (auf der Grundlage der Verkehrsmengen des Jahres 1953). Diese Transportverteuerungen können durchaus austauschhemmend gewirkt haben bzw. noch wirken, ohne daß ihnen nennenswerte belebende Wirkungen auf der anderen Seite gegenüberstehen.

Bei Beurteilung des Ergebnisses der Korrekturen der ersten Etappe sollte allerdings nicht übersehen werden, daß dadurch ein wesentlicher Schritt getan wurde, um die bestehenden Verzerrungen der Wettbewerbsverhältnisse zwischen den einzelnen Revieren der Montanunion zu bereinigen.

### 2. Direkte Tarife.

Erinnert man sich der anfänglich tastenden Diskussion zum Problem der Einführung direkter internationaler Tarife, der zweiten im Vertrag vorgeschriebenen Etappe, so muß angesichts der inzwischen gefundenen Lösung — der bekannten Formel C — anerkannt werden, daß hier möglicherweise ein richtungweisender Schritt für eine zukünftige Integration auf dem Verkehrsgebiet getan wurde.

Die Zerlegung der Frachtsätze in die einzelnen Elemente Abfertigungsgebühr, Grundstreckenfracht und Degressionskoeffizienten gestattet die mühelose Konstruktion durchgerechneter internationaler Tarife in einer vom Tariftechnischen her gesehenen logisch einwandfreien Weise. Diese Zergliederung erlaubt es, die bisher für den nationalen Verkehr angewandten Tarifbildungsgrundsätze unverändert auch auf den grenzüberschreitenden Transport auszudehnen.

Auf Grund des Abkommens vom 21. 3. 1955 wurden mit Wirkung vom 1. 5. 1955 direkte Tarife für Kohle, Koks und Erz eingeführt; am 1. 5. 1956 werden entsprechende Frachten für Schrott und Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie in Kraft treten. Die Kürzung der Abfertigungsgebühr um jeweils lediglich  $\frac{1}{3}$  im ersten Jahr und die Begrenzung der für den grenzüberschreitenden Verkehr anwendbaren Degressionskoeffizienten müssen als notwendige Schutzmaßnahmen angesehen werden, um wirtschaftliche Störungen in den Vertragsstaaten durch plötzliche zu starke Tarifänderungen zu vermeiden.

Die folgende Uebersicht zeigt die durch die direkten Tarife für Kohle, Koks und Erz hervorgerufenen Tarifverbilligungen in einigen aus deutscher Sicht wichtigen Verkehrsrelationen:

Tabelle 1

Frachtermäßigung durch die Einführung direkter Tarife ab 1. 5. 1955<sup>1)</sup>

| Verkehrsrelation  | Fracht (ffr./t) |               | Ermäßigung<br>in v. H. |
|---|-----------------|---------------|------------------------|
|   | vor 1. 5. 55    | nach 1. 5. 55 |                        |
| Kohle:<br>Reden/Grube — Regensburg<br>Einzelsendungen in bahneigenen Wagen                                      | 2 633           | 2 419         | 8,1                    |
| Koks:<br>Gelsenkirchen — Homecourt<br>in unregelmäßig verkehrenden geschlossenen Zügen zu 950 t, Privatwagen    | 1 992           | 1 694         | 15,0                   |
| Gelsenkirchen — Esch zur Alzette<br>in unregelmäßig verkehrenden geschlossenen Zügen zu 810 t, bahneigene Wagen | 2 546           | 2 128         | 16,4                   |
| Eisenerz:<br>Tétange — Duisburg/Ruhrort<br>in Gruppensendungen von 60 t   | 973             | 912           | 6,7                    |

<sup>1)</sup> Quelle: Nach Angaben im Dritten Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft vom 10. 4. 1955. Herausgegeben von der Hohen Behörde.

Wie hoch die zu erwartenden Ermäßigungen bei Schrott und Erzeugnissen der Eisen- und Stahlindustrie sein werden, ist noch nicht genau vorauszusehen, weil einige Länder höchstwahrscheinlich ihre Binnentarife, welche die Grundlage für die direkten Tarife abgeben, noch ändern werden. Ebenso wie bei Brennstoffen und Erz ist mit Erhöhungen zu rechnen. Auf diese Weise werden die zu erwartenden Einnahmeausfälle der Eisenbahnen auf ein erträgliches Maß zurückgeführt. Die Bundesbahn wird allerdings, wie schon bei den bisherigen direkten Tarifen, die volle Ermäßigung auf der Grundlage der heutigen Frachtsätze gewährleisten müssen, da nicht zuletzt aus innerpolitischen Erwägungen eine Erhöhung

der Binnentarife nicht tragbar erscheint. Es zeichnen sich hier bereits Spannungen ab, die entstehen, wenn die Verkehrspolitik unterschiedlichen Zielsetzungen Rechnung tragen muß.

Wie die Frachtänderungen der ersten Etappe, so sind die Ermäßigungen der direkten Tarife für Brennstoffe — zumindest soweit deutsche Verhältnisse betroffen sind — keineswegs immer als Indikator für die Wirkung der Maßnahmen auf dem gemeinsamen Markt anzusehen. Denn auch in diesem Zusammenhang wurden gleichzeitig französische Importsübventionen für Ruhrkohle und Exportsubventionen für Saar- und lothringische Kohle abgebaut. Einstandspreisschiebungen konnten also in Süddeutschland und Lothringen in größerem Umfange nicht eintreten. Als Resultat der direkten Brennstofftarife ist in diesen Fällen im wesentlichen eine Belastung der am Transport beteiligten Bahnen und eine Entlastung des französischen Haushaltes eingetreten. Es darf allerdings nicht unerwähnt bleiben, daß die Frachtermäßigungen für den Kohleexport nach Nordfrankreich, Mittelfrankreich und Belgien eine Reihe von willkommenen Wettbewerbsverbesserungen für die Ruhrkohle mit sich brachten. Es ist auch zu erwarten, daß die direkten Tarife für Eisen und Stahl nicht nur auf die Verkehrsträger eine fühlbare Auswirkung haben werden, sondern ebenfalls auf den gemeinsamen Markt, so daß die zweite Etappe insgesamt nicht unwesentlich zur erhöhten Verflechtung der Märkte beitragen wird.

### 3. Anfänge der Harmonisierung.

Es muß hier auf einige Einzelheiten des Abkommens vom 21. 3. 1955 hingewiesen werden, weil sie besonders im Zusammenhang mit Harmonisierungsfragen von Wichtigkeit sind.

Es wurde bereits festgestellt, daß die Formel C die Konstruktion von durchgerechneten Tarifen ermöglicht, die auf denselben Grundsätzen aufgebaut sind, wie die nationalen Tarife. Ihrem logischen Gehalt nach sind die direkten Tarife gebildet aus dem Mittel der Abfertigungsgebühr der zu koppelnden nationalen Tarife der durchfahrenen Länder und einer Streckenfracht, die von der jeweiligen Gesamtentfernung abhängt. Da die Abhängigkeit der Streckenfracht von der Entfernung, also die Degression, in allen Ländern verschieden ist, muß sich das in den internationalen Tarifen auswirken. Die durchgerechneten Tarife erhält man, wenn die anteiligen Frachten in jedem Land auf Grund der entsprechenden Streckenfrachten für die Gesamtentfernung gebildet werden, und man aus dieser Summe ein gewogenes Mittel errechnet, wobei die einzelnen Teilentfernungen als Gewicht dienen. Auf Grund dieser Methode lassen sich die vom Vertrag geforderten internationalen Tarife bilden, ohne eine Beeinflussung der nationalen Tarife vorzunehmen.<sup>2)</sup>

<sup>2)</sup> Für Leser, welche die mathematische Ausdrucksweise bevorzugen:

Nach der allgemeinen Tarifbildungspraxis im grenzüberschreitenden Verkehr wird der Frachtsatz für die Gesamtstrecke wie folgt gebildet:

$$(1) F = F_1 + F_2 = t_1 + P_1(d_1) + t_2 + P_2(d_2)$$

Der durchgerechnete internationale Tarif hat dagegen dies Aussehen:

$$(2) F = \frac{t_1 + t_2}{2} + \frac{P_1(d_1 + d_2) \times d_1 + P_2(d_1 + d_2) \times d_2}{d_1 + d_2}$$

Durch den Beschluß des Ministerrates vom 21. 3. 1955 haben sich die Vertragsstaaten jedoch zu größeren Zugeständnissen bereiterklärt. Der Ministerrat beschloß eine Vereinheitlichung der Degressionskoeffizienten bis zu einer Entfernung von 250 km für Brennstoffe, Erz und Schrott, und deren Vereinheitlichung bis zu einer Entfernung von 200 km für Roheisen und Stahl, Halbzeug und Fertigerzeugnisse. Darüber hinaus wurde eine untere und obere

Die Symbole haben folgende Bedeutung:

- $t_1$  = Abfertigungsgebühr des Landes 1;
- $t_2$  = Abfertigungsgebühr des Landes 2;
- $d_1$  = Teilstrecke, die im Land 1 durchfahren wird;
- $d_2$  = Teilstrecke, die im Land 2 durchfahren wird;
- $P_1(d)$  = Streckenfracht je t/km im Land 1 als Funktion der Entfernung;
- $P_2(d)$  = Streckenfracht je t/km im Land 2 als Funktion der Entfernung;
- $F_1$  = Frachtsatz des Landes 1;
- $F_2$  = Frachtsatz des Landes 2;
- $F$  = Frachtsatz für die Gesamtentfernung.

Die Streckenfracht  $P(d)$  läßt sich weiterhin zergliedern in die Grundstreckenfracht ( $p_1$  bzw.  $p_2$ ), die als „Streckenfracht je t/km bei der Entfernung von 100 km“ definiert ist, und den Degressionskoeffizienten ( $f_1(d)$  bzw.  $f_2(d)$ ), der als „Quotient der Streckenfracht je t/km für eine gegebene Entfernung und der Grundstreckenfracht“ definiert ist.

Bei Verwendung dieser Begriffe läßt sich die Tarifbildungspraxis wie folgt darstellen:  
Vor Einführung der direkten Tarife.

$$(3) F = t_1 + p_1 \cdot d_1 \cdot f_1(d_1) + t_2 + p_2 \cdot d_2 \cdot f_2(d_2) \quad \text{und nachher}$$

$$(4) F = \frac{t_1 + t_2}{2} + p_1 \cdot d_1 \cdot f_1(d_1 + d_2) + p_2 \cdot d_2 \cdot f_2(d_1 + d_2).$$

Die letzte Gleichung wird allgemein als „Formel C“ bezeichnet.

Der Unterschied der Formel C zur oben angeführten Lösung des Problems (2) liegt darin, daß in der ersten Gleichung mit der gesamten Streckenfracht bei einer bestimmten Entfernung gearbeitet wird, während in der Formel C dieser Betrag dargestellt wird durch das Produkt aus der Grundstreckenfracht (je t/km), der Entfernung und dem Degressionskoeffizienten bei dieser Entfernung. Daß sich beide Formeln entsprechen, läßt sich leicht zeigen, denn es ist ganz allgemein:

$$(5) P(d) = p \times d \times f(d),$$

oder bei der Entfernung  $d_1 + d_2$  nach dem Tarif des Landes 1:

$$(6) P_1(d_1 + d_2) = p_1 \times (d_1 + d_2) \times f_1(d_1 + d_2).$$

Dann gilt:

$$(7) \frac{P_1(d_1 + d_2)}{d_1 + d_2} = p_1 \times f_1(d_1 + d_2).$$

Ein entsprechender Wert ergibt sich nach dem Tarif des Landes 2. Setzt man beide Werte in die Gleichung für die erste Lösung ein, so erhält man die Formel C.

Vgl. zu diesem Problem auch den sehr instruktiven Aufsatz von W. Klaer, „Zur Technik der Tarifbildung im internationalen Montanverkehr“. Deutsche Verkehrszeitung, 10. 3. 1955/Nr. 29.

Grenze für die nationalen Degressionskoeffizienten für alle Entfernungen festgelegt. Diese Begrenzungen werden annähernd durch die Degression der ar-  
meisten bzw. am wenigsten abgestaffelten Tarife abgegeben, die innerhalb der  
Gemeinschaft für ein Erzeugnis angewandt werden. Die deutschen Tarife kommen  
in allen Fällen der unteren Begrenzung sehr nahe, weil sie mit die stärkste Degres-  
sion der Streckenfrachten aufweisen.

Die Vereinheitlichung der Degression in den Anfangsentfernungen bedeutet  
für die deutschen Tarife nach Zusicherung der Deutschen Bundesregierung  
keinerlei Abänderungen. Auch darin, daß die untere Begrenzung der Degres-  
sion den deutschen Tarifen nahe kommt und damit eine weitere Abflachung in  
der Entfernungsstaffel kaum mehr möglich erscheint, ist keine endgültige Bin-  
dung zu sehen. Denn der Artikel 7 des aufgeführten Abkommens zeigt, daß die  
Regierungen in dieser Phase der Tarifkorrekturen sich nicht unabdingbar fest-  
gelegt haben, wenn dort gesagt ist: „Falls die Regierung eines Mitgliedstaates  
sich gezwungen sehen sollte, die Koeffizienten zu verändern, wird sie vorher die  
HB davon unterrichten. Falls diese es für notwendig hält, wird den übrigen  
Regierungen Gelegenheit gegeben, Stellung zu nehmen. Die betreffende Regie-  
rung wird sich bemühen, möglichst weitgehend die gegebenenfalls von diesen  
Staaten erhobenen Einwendungen zu berücksichtigen.“

Immerhin bleibt festzustellen, daß die Mitgliedsstaaten sich zu Maßnahmen  
bereitgefunden haben, zu denen sie nicht unbedingt verpflichtet waren. Weder  
vom Grundsätzlichen her noch für die praktische Anwendung der Formel C sind  
eine Vereinheitlichung der Degression in den Anfangsentfernungen und die obere  
und untere Begrenzung der nationalen Degressionskoeffizienten erforder-  
lich. Folglich müssen in den Zugeständnissen der Regierungen schon die ersten  
Schritte zur Harmonisierung gesehen werden.

Es ergibt sich nun zunächst die für die künftige Diskussion entscheidende Frage,  
ob für spätere Harmonisierungsmaßnahmen diese Methode einer Vereinheit-  
lichung der Degression der Streckenfracht weiter verfolgt werden kann. Dazu  
folgende Ueberlegung: Nicht alle Länder kannten bisher wie die Bundesrepublik  
die Aufteilung der Frachtsätze in Abfertigungsgebühr und Streckenfracht. Z. B.  
war in Frankreich eine solche Konstruktion nicht üblich. Die Frachtsätze wurden  
eigens zu dem Zweck aufgegliedert, um die Formel C anwendbar zu machen. Es  
ist nicht bekannt, welches Prinzip dabei verfolgt wurde. Ebenso wenig läßt sich  
aus dem Verhältnis der Abfertigungsgebühr zur Streckenfracht bei den anderen  
Ländern ein evtl. für diese Aufteilung zugrunde liegendes Prinzip ableiten. Die  
folgende Tabelle enthält die heute bei der Berechnung der direkten Tarife für  
Kohle zugrunde gelegten Werte der Abfertigungsgebühren und der Strecken-  
frachten bei 100 km.

Die Gegenüberstellung zeigt, daß der Anteil der Abfertigungsgebühr zwischen  
19 % bei Italien und Deutschland und 47 % bei Holland erheblich variiert. Diese  
Unterschiede sind so wesentlich, daß sie weder durch Kosten noch durch andere  
Tarifbildungsgesichtspunkte (Berücksichtigung der Elastizität der Nachfrage) be-  
gründbar erscheinen.

Daraus läßt sich nun aber folgern, daß die Vereinheitlichung der Degression,  
die an derartige Werte für die Streckenfracht bei 100 km anknüpft, jeder logischen  
Berechtigung entbehrt. Wenn überhaupt, so wäre eine Vereinheitlichung allenfalls  
vertretbar, wenn das Verhältnis zwischen Abfertigungsgebühr und Streckenfracht  
bei 100 km in allen Ländern dasselbe wäre, oder wenn zumindest bei der Auf-  
teilung des Frachtsatzes die gleichen Prinzipien angewandt werden. Die vor-

**Tabelle 2**  
**Aufteilung der Frachtsätze pro t Kohle bei 100 km in Abfertigungsgebühr und Streckenfracht<sup>1)</sup>**

| Land        | Währungs-<br>einheit | Abfertigungs-<br>gebühr | Strecken-<br>fracht | Fracht<br>insgesamt | Abfertigungs-<br>gebühr<br>in v. H. | Strecken-<br>fracht<br>in v. H. |
|-------------|----------------------|-------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------|---------------------------------|
| Belgien     | bfr.                 | 36                      | 80                  | 116                 | 31                                  | 69                              |
| Deutschland | DM                   | 1,86                    | 8,14                | 10,—                | 19                                  | 81                              |
| Frankreich  | ffr.                 | 319                     | 637                 | 956                 | 33                                  | 67                              |
| Italien     | lire                 | 150                     | 651                 | 801                 | 19                                  | 81                              |
| Luxemburg   | lfr.                 | 48                      | 150                 | 198                 | 24                                  | 76                              |
| Niederlande | hfl.                 | 2,80                    | 3,10                | 5,90                | 47                                  | 53                              |

<sup>1)</sup> Stand: November 1955.

handenen Unterschiede lassen den Rückschluß auf ein einheitlich angewandtes Prinzip jedoch nicht zu. Es hat sich im Gegenteil erwiesen, daß die Staaten durch die Variation des Verhältnisses zwischen Abfertigungsgebühr und Streckenfracht die einheitliche Degression meistens herstellen konnten, ohne an den Frachtsätzen wesentliche Änderungen vorzunehmen.

Geht man davon aus, daß für den gemeinsamen Markt und auch für die ökonomischen Ueberlegungen der Eisenbahnen die einzige wesentliche Degression die der Frachtsätze ist, so empfiehlt es sich, bei der Prüfung der Harmonisierung allein von deren Werten auszugehen.

## II.

### Vergleich der Montangütertarife der Vertragsstaaten.

Es ist im Zusammenhang mit der Harmonisierung sehr oft davon gesprochen worden, daß sie eine Vereinheitlichung der Tarife bedeuten müsse bzw. erstrebenswert mache. Die Vereinheitlichung der Degressionskoeffizienten in den Anfangsentfernungen zeigt, daß man anscheinend geneigt ist, solche Gedanken auch in die Tat umzusetzen. Die grundsätzliche Fragwürdigkeit dieser These wird noch aufgezeigt werden. Um zunächst einen Eindruck von der praktischen Konsequenz eines solchen Vorgehens zu vermitteln, ist es zweckmäßig, eine Bestandsaufnahme vorzunehmen, also die heute in den Vertragsstaaten bestehenden Tarife einander gegenüberzustellen. Bei diesem Vergleich wollen wir uns auf drei Tarifmerkmale beschränken, und zwar auf

1. die Abhängigkeit der Tarife von der Entfernung (Entfernungsstaffel);
2. das Verhältnis der Frachtsätze zueinander (Wertstaffel);
3. die Berücksichtigung des Mengenproblems im Tarif (Mengenstaffel).

Zunächst jedoch einige Bemerkungen zu den Unterschieden im Tarifniveau: Es dürfte Einigkeit darüber bestehen, daß im Rahmen einer Harmonisierung der Montangütertarife niemals deren Niveau in seiner Gesamtheit aufeinander ab-

gestimmt werden kann. Die erste Bedingung dafür wäre, daß die Frachtsätze über einen realistischen Wechselkurs miteinander verglichen werden könnten. Aber auch wenn mit Hilfe der Konvertibilität der Währungen solche Wechselkurse erreicht würden, wären dennoch absolut gleiche Frachtsätze ein kaum erstrebenswertes Ziel. Denn Eisenbahn-Transportleistungen sind keine Außenhandelsgüter. Bei ihnen kann sich durch den zwischenstaatlichen Handel keine Preisangleichung vollziehen, die zu Rückwirkungen auf die Produktionsseite, also auf die Kosten des Transportes, führen würde. Andererseits kann vorläufig von einer Teilintegration eine direkte Beeinflussung der Kosten und damit deren zwischenstaatliche Annäherung nicht erwartet werden. Dazu bedürfte es einer weitergehenden Zusammenarbeit als nur der auf dem Montangütersektor. Besonders die Löhne, die den Hauptteil der Kosten des Transportes ausmachen, differieren stark voneinander. Außerdem weicht die technische Vervollkommnung des Verkehrswesens in den einzelnen Staaten erheblich voneinander ab, und schon dadurch sind starke Kostenunterschiede bedingt. Es würde geradezu den Zielen des Vertrages widersprechen, sich diese Tatsachen nicht voll auswirken zu lassen. Und es ist von der Montanunion her auch keine Möglichkeit gegeben, Einfluß darauf zu nehmen, daß es Länder mit einem billigen und Länder mit einem teuren Transportapparat gibt. Darüber hinaus stellt allein die voneinander abweichende Intensität des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern in den einzelnen Ländern einen Faktor dar, der auch das Tarifniveau unterschiedlich beeinflussen muß.

Eine Harmonisierung kann sich also nur darauf erstrecken, eventuell einzelne Tarifmerkmale einander anzugleichen.

### 1. Entfernungsstaffel.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß die Degression der Streckensätze allein sehr wenig über die sowohl für Eisenbahnen als auch Verkehrsinteressenten wichtige Degression der Frachten aussagt. Die degressive Wirkung der Abfertigungsgebühren bleibt bei ihrer Betrachtung außer acht. Für einen Vergleich der Entfernungsstaffel der Tarife ist sie deshalb nicht geeignet.

Für unsere Gegenüberstellung würde sich der Degressionskoeffizient der Frachtsätze eignen (das ist: Gesamtfracht pro t/km bei einer beliebigen Entfernung geteilt durch Gesamtfracht pro t/km bei einer Basisentfernung, z. B. bei 100 km). Da der Begriff des Degressionskoeffizienten jedoch bereits zur Kennzeichnung der Degression der Streckensätze verwendet wird, wollen wir uns mit einer einfacheren Kennzahl begnügen, die ebenfalls zur Veranschaulichung der Abhängigkeit der Frachtsätze von der Entfernung dienen kann. Als solche Kennzahlen bieten sich die Meßziffern der Frachten bei verschiedenen Entfernungen auf der Basis der Fracht bei einer Ausgangsentfernung an. Als Basiswert kann die Fracht bei jeder beliebigen Entfernung zugrundegelegt werden. Wir entscheiden uns für die Fracht bei 25 km, weil diese die Mindestentfernung im französischen Tarif darstellt. Die Gegenüberstellung der Meßziffern macht die Tarife hinsichtlich ihrer Degression vergleichbar, weil Niveauunterschiede ausgeschaltet sind.

Da die Darstellung der Degression der Tarife der einzelnen Güter im wesentlichen dasselbe Bild zeigt, können wir uns in der folgenden Gegenüberstellung auf die Tarife für Kohle und Fertigerzeugnisse der Eisen schaffenden Industrie beschränken. Die Tabellen 3 und 4 enthalten die ausgerechneten Frachtsätze, die in den Vertragsstaaten heute angewandt werden, die Schaubilder 1 und 2 die sich daraus ergebenden Meßziffern der Frachten.

**Tabelle 3**  
Frachten für den innerstaatlichen Transport von Walzwerksfertigerzeugnissen  
in den Ländern der Gemeinschaft (DM/t)<sup>1)</sup>

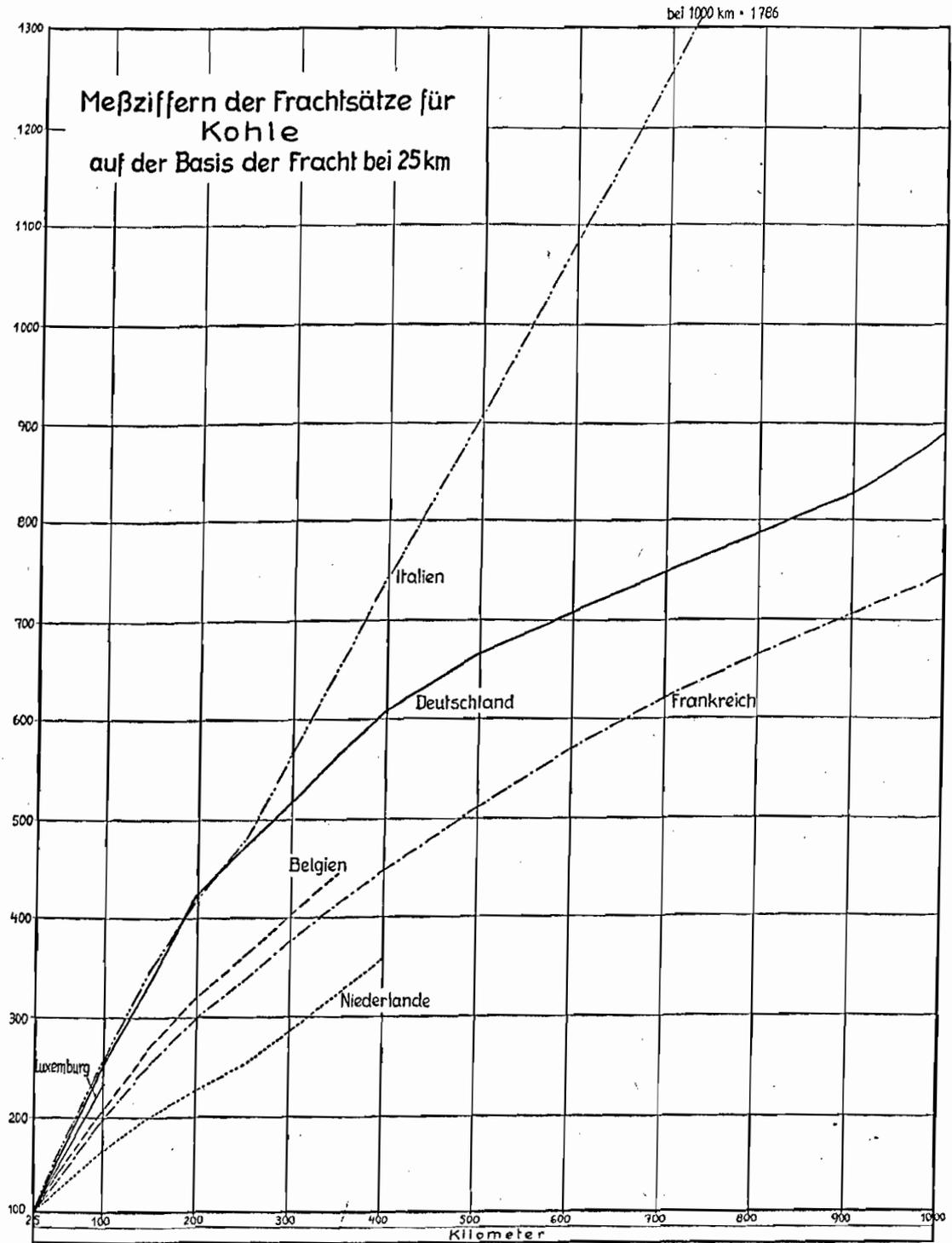
| km   | Belgien | Deutschland | Frankreich | Italien | Luxemburg | Niederlande |
|------|---------|-------------|------------|---------|-----------|-------------|
| 25   | 5,66    | 5,30        | 6,27       | 3,13    | 5,66      | 4,33        |
| 50   | 9,55    | 7,90        | 8,48       | 4,60    | 8,62      | 6,89        |
| 100  | 15,13   | 14,90       | 12,45      | 7,26    | 14,70     | 10,67       |
| 150  | 18,59   | 19,90       | 16,36      | 9,67    |           | 11,67       |
| 200  | 20,72   | 25,30       | 20,41      | 12,08   |           | 12,78       |
| 250  | 22,48   | 29,40       | 24,25      | 14,31   |           | 13,00       |
| 300  | 24,17   | 33,40       | 28,07      | 16,72   |           | 13,33       |
| 350  | 25,94   | 37,00       | 31,82      | 19,13   |           | 13,66       |
| 400  | 27,63   | 40,40       | 35,56      | 21,54   |           | 14,00       |
| 500  |         | 45,70       | 43,25      | 26,36   |           |             |
| 700  |         | 54,50       | 57,40      | 36,00   |           |             |
| 1000 |         | 61,40       | 77,96      | 48,99   |           |             |

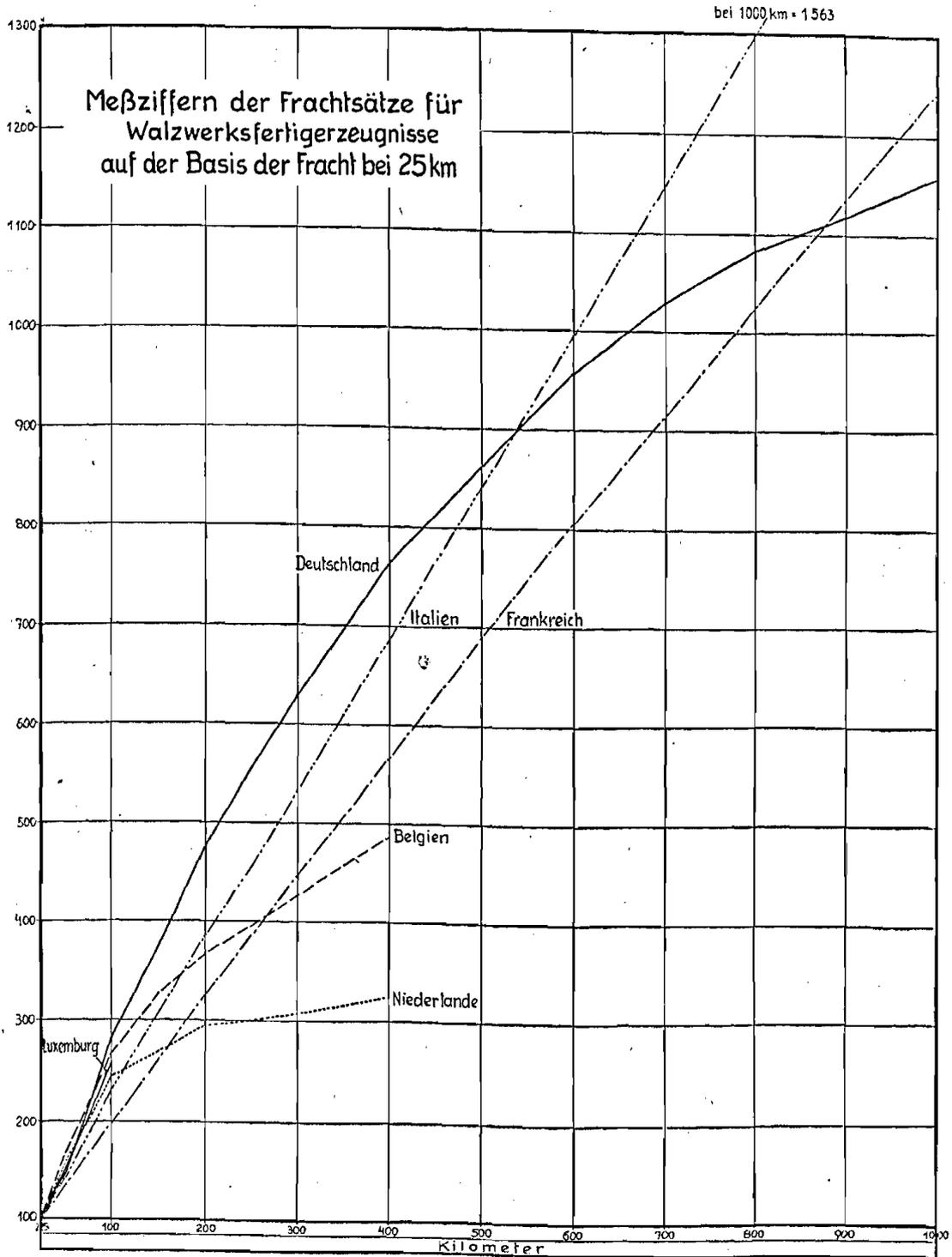
<sup>1)</sup> Stand: November 1955.

**Tabelle 4**  
Frachten für den innerstaatlichen Transport von Kohle  
in den Ländern der Gemeinschaft (DM/t)<sup>1)</sup>

| km   | Belgien | Deutschland | Frankreich | Italien | Luxemburg | Niederlande |
|------|---------|-------------|------------|---------|-----------|-------------|
| 25   | 4,65    | 3,90        | 5,78       | 2,08    | 7,10      | 4,00        |
| 50   | 6,51    | 6,00        | 7,79       | 3,28    | 15,56     | 4,89        |
| 100  | 9,72    | 10,00       | 11,50      | 5,40    | 16,65     | 6,55        |
| 150  | 12,59   | 13,20       | 14,73      | 7,26    |           | 8,00        |
| 200  | 14,87   | 16,50       | 17,36      | 8,77    |           | 9,11        |
| 250  | 16,82   | 18,50       | 19,53      | 10,02   |           | 10,11       |
| 300  | 18,67   | 20,20       | 21,86      | 11,79   |           | 11,44       |
| 350  | 20,62   | 22,00       | 23,87      | 13,61   |           | 12,89       |
| 400  |         | 23,70       | 25,86      | 15,44   |           | 14,33       |
| 500  |         | 25,90       | 29,57      | 18,90   |           |             |
| 700  |         | 29,20       | 35,88      | 26,21   |           |             |
| 1000 |         | 34,70       | 43,12      | 37,16   |           |             |

<sup>1)</sup> Stand: November 1955.





Zur Erläuterung sei gesagt, daß die belgischen, niederländischen und luxemburgischen Frachtsätze nur bis zu den Entfernungen aufgeführt sind, die im innerstaatlichen Verkehr praktische Bedeutung haben. Die Kohletarife enthalten auch für darüber hinausgehende Entfernungen Frachtangaben. Diese sind jedoch nur für die Bildung der direkten internationalen Tarife von Belang und können hier vernachlässigt werden.

Das Ergebnis der Gegenüberstellung mag auf den ersten Blick überraschen. Die Krümmung der Kurven, die die jeweilige Abhängigkeit der Frachten von der Entfernung anschaulich widerspiegeln, lassen erhebliche Differenzen erkennen. Vergleicht man zunächst beide Schaubilder miteinander, so fällt auf, daß im allgemeinen die Degression in den Kohletarifen stärker ist, als in den Tarifen für Walzwerkserzeugnisse. Lediglich Italien macht eine Ausnahme. Dort ist es umgekehrt. In den Niederlanden verlaufen beide Kurven in den Endentfernungen etwa gleich. Es deutet sich hier an, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse in beiden Ländern die Eisenbahnen zu Maßnahmen zwingen, die aus dem üblichen Rahmen fallen.

Doch wesentlicher ist der zwischenstaatliche Vergleich bei den einzelnen Gütern. Bei Walzwerkserzeugnissen ist in keinem Falle eine deutliche Uebereinstimmung zwischen den Tarifen festzustellen. Ins Auge fallend sind die schwache Staffelung der italienischen Frachtsätze und die starke Degression des niederländischen Tarifs. Ebenfalls weist der belgische Tarif eine kräftige Degression auf. Bemerkenswert ist auch der unterschiedliche Anstieg der Kurven bei verschiedenen Entfernungen, wie es sich besonders im deutsch-französischen Vergleich zeigt. Dadurch wird die Feststellung bestätigt, daß der deutsche Tarif die weiten Entfernungen relativ stärker begünstigt, als die nahen und mittleren Distanzen.

Der Kohlevergleich bietet im wesentlichen dasselbe Bild. Auf weitere verbale Erläuterungen mag hier verzichtet werden, da die Graphiken selbst einen anschaulichen Eindruck vermitteln.

Auf ein interessantes Ergebnis soll jedoch noch hingewiesen werden: Wie erwähnt, ist seit dem 1. 5. 1955 gemäß dem Abkommen über die direkten Tarife bei den Kohlenfrachten die Degression der Streckensätze bereits bis zu einer Entfernung von 250 km vereinheitlicht. Das Schaubild zeigt, daß trotz dieser Vereinheitlichung keineswegs eine Uebereinstimmung der Degression der Frachtsätze erreicht ist. Damit wird der Zweifel bestätigt, der eingangs gegen die Zweckmäßigkeit einer solchen Maßnahme erhoben wurde. Es gibt tatsächlich nicht den mindesten Anlaß dafür, eine derartige Gleichmacherei als ökonomisch begründbares Vorgehen anzusprechen. Es muß allerdings sogleich gesagt werden, daß die Vereinheitlichung der Degression der Frachtsätze nicht minder unberechtigt erscheint.

Keiner, dem die wirtschaftlichen Verhältnisse in den einzelnen Vertragsstaaten bekannt sind, kann angesichts der Differenzen wirklich überrascht sein. Obwohl es sich in allen Fällen um industrialisierte Länder handelt, weicht die Struktur der Wirtschaft doch erheblich voneinander ab. Allein die räumliche Verteilung der Industrie bietet ein sehr unterschiedliches Bild. Besonders in Deutschland sind seit jeher die Standorte durch wirtschaftspolitische Maßnahmen beeinflusst worden. Auch wenn die Eisenbahntarife das ihrige dazu beigetragen haben, so ist der heutige Zustand für die Eisenbahnen jedoch ein Datum, das sie bei eigenwirtschaftlichen Ueberlegungen bezüglich der Tarifgestaltung berücksichtigen müssen. Gerade die deutsche Situation ist ein gutes Beispiel dafür, daß

frühere wirtschaftspolitische Maßnahmen ein bestimmtes späteres kaufmännisches Verhalten präjudizieren.

Es können also durchaus nicht immer protektionistische Bestrebungen der einzelnen Staaten für Tariffdifferenzen verantwortlich gemacht werden. Außerdem haben die Eisenbahnen den Wettbewerb anderer Verkehrsträger zu berücksichtigen. Es ist bekannt, daß die niederländische Bahn wegen der Konkurrenz der Binnenschifffahrt eine auffallend starke Degression der Tarife braucht. Die italienische Bahn hat diese Konkurrenz nicht zu fürchten. Auch der deutsche Tarif stellt in seiner Entfernungsstaffel — soweit man übersehen kann — mit den relativ hohen Frachten in den kurzen und mittleren Entfernungen und den relativ niedrigen Fernfrachten eine annehmbare Lösung hinsichtlich der Koordination der Verkehrsträger dar, wengleich diese Entfernungsstaffel im Hinblick auf ganz andere Ziele konstruiert wurde.

## 2. Wertstaffel.

Ein weiteres wesentliches Tarifmerkmal, das hier einer Analyse unterzogen werden soll, ist das Verhältnis der Frachtsätze für Montangüter zueinander, wie es heute in den einzelnen Vertragsstaaten vorhanden ist. Da dieses Verhältnis wegen der unterschiedlichen Degression der Tarife bei jeder Entfernung verschieden ist, muß man nach einer repräsentativen Entfernung suchen. Es bietet sich dabei die mittlere Versandweite als geeignete Grundlage an. Da sie jedoch nach Ländern und Erzeugnissen stark differiert, ist eine exakte Lösung nicht möglich. Wir entscheiden uns deshalb für eine Entfernung von 150 km, die einem gewogenen Mittel der Versandweiten etwa entsprechen könnte.

Eine weitere Schwierigkeit besteht in der Auswahl der in den Vergleich einzubeziehenden Tarife. Es sind für unsere Zwecke nur Tarife brauchbar, die auch wirklich miteinander verglichen werden können, d. h. deren Anwendungsbedingungen gleich sind. Derartige Tarife gibt es zwar in allen Ländern, nämlich die Tarife für die Beförderung in Einzelwagen. Sie haben jedoch nicht überall die gleiche Bedeutung. So wird z. B. in Belgien und Frankreich Erz praktisch nur zu den Tarifen für geschlossene Züge gefahren, die gegenüber denen für Einzelwagen Ermäßigungen aufweisen. Andere Länder kennen keine entsprechende Regelung. In Deutschland tarifieren zum AT 7 B 125 sowohl Transporte in geschlossenen Zügen als auch in Einzelwagen. In den Niederlanden hat der Erztarif überhaupt keine praktische Bedeutung, da der Wasserversand bevorzugt wird. Zweckmäßigerweise bleiben die Erztarife bei dem Vergleich deshalb außer Acht.

Die Tabelle 5 enthält die Meßziffern der Frachten der einzelnen Gütergruppen auf der Basis der Kohlefracht bei 150 km.

Wie bei der Entfernungsstaffel zeigt der Vergleich ebenfalls ein ziemlich uneinheitliches Bild. Kohle und Koks werden in Deutschland zu denselben Frachtsätzen befördert, in den Niederlanden ist jedoch die Fracht für Koks um 25% höher als die für Kohle und in Luxemburg liegt sie sogar um 44% darüber. Weiterhin wird deutlich, daß die Fracht für Walzstahl in Frankreich nur um 11% über der von Kohle liegt, in Deutschland jedoch um 51% und in Belgien um 47%. Ebenfalls ist die Tarifierung für Schrott nicht einheitlich. Teilweise liegen die Frachten dafür unter denen von Kohle (Italien, Luxemburg, Niederlande) und teilweise beträchtlich darüber (Belgien, Deutschland). Als einzige generelle Erscheinung kann man vermerken, daß in allen Ländern die Frachten

Tabelle 5

Meßziffern der Frachtsätze für Montangüter bei einer Entfernung von 150 km auf der Basis der Kohlefracht (Stand: November 1955) <sup>1)</sup>

| Land         | Kohle | Koks | Schrott | Roheisen | Halbzeug | Fertigerzeugnisse |
|--------------|-------|------|---------|----------|----------|-------------------|
| Belgien      | 100   | 119  | 123     | 109      | 109      | 147               |
| Deutschland  | 100   | 100  | 122     | 122      | 122      | 151               |
| Frankreich   | 100   | 105  | 108     | 106      | 111      | 111               |
| Italien      | 100   | 109  | 98      | 127      | 127      | 133               |
| Luxemburg a) | 100   | 144  | 96      | 90       | 90       | 119               |
| Niederlande  | 100   | 125  | 96      | 115      | 115      | 146               |

a) = Frachten bei 100 km.

<sup>1)</sup> Folgende Tarife werden zugrundegelegt (Reihenfolge wie Erzeugnisse):

Belgien: Tar. 100, Tar. 110, cl 5 B, cl 5 C, cl 5 C, T.sp. 3.1128

Deutschland: AT 6 B 1, AT 6 B 1, Kl. F, Kl. F, Kl. F, Kl. D

Frankreich: Bar. Eur. 904, Bar. Eur. 904, T 14 chap. 1 er, Bar. 67/254, T 14 chap. 1 er, Bar. 68/255, T 14 chap. 1 er, Bar. 66/246, T 14 chap. 1 er, Bar. 66

Italien: cl. 613, cl. 611, cl. 85, cl. 70, cl. 70, cl. 68

Luxemburg: Bar. 610, Bar. 620, cl. 5 B + 35 %, cl. 5 C + 35 %, cl. 5 C + 35 %, cl. 3 C + 35 %

Niederlande: Tar. CECA, Tar. CECA, cl. D, cl. C, cl. C, cl. B.

für Walzstahl über denen von Kohle liegen, wobei die Spanne allerdings sehr unterschiedlich ist. Eine weitere Uebereinstimmung liegt in der — mit Ausnahme Frankreichs — in allen Ländern gleichen Einstufung von Roheisen und Halbzeug. Das Verhältnis zur Kohlefracht ist jedoch bemerkenswert unterschiedlich.

Man sollte sich, wie bei der Entfernungsstaffel, auch hier davor bewahren, in den Unterschieden lediglich ein Symptom für eine mehr oder weniger protektionistische Tarifbildung in den Vertragsstaaten zu sehen. Es ist zwar richtig, daß das Verhältnis der Frachtsätze von Gütern mit unterschiedlichem Reifegrad einen mitbestimmenden Einfluß auf den räumlich bedingten Wettbewerb ausübt. Es wäre aber ein Fehlschluß zu unterstellen, daß die Wertstaffel allein, oder zumindest überwiegend im Hinblick auf diese Möglichkeit gebildet wird. Es wäre auch sehr gefährlich, sie bei einer Harmonisierung so gestalten zu wollen, daß alle Wirkungen auf dem Gütermarkt um jeden Preis ausgeschaltet würden. Gerade in der Wertstaffel — ihre Bezeichnung deutet es schon an — haben die Eisenbahnen vom transportwirtschaftlichen Standpunkt aus, die jeweilige Zahlungsfähigkeit oder Zahlungswilligkeit der Verkehrsinteressenten zu beachten. Es ist einleuchtend, daß die Gegebenheiten in den einzelnen Ländern zu einer unterschiedlichen Ausprägung dieses Tarifmerkmals führen müssen. Die vorhandene Industriestruktur und der Wettbewerb anderer Verkehrsmittel sind auch hier die entscheidenden Daten. Damit wird man keineswegs alle Differenzen begründen können, aber schon die Kenntnis von der Notwendigkeit einer solchen Tarifpolitik lassen eventuelle Bestrebungen im Sinne einer Vereinheitlichung der Frachtsatzrelationen als fragwürdig erscheinen.

### 3. Mengenstaffel

Bezüglich des dritten hier zu vergleichenden Tarifmerkmals, der Mengenstaffel, muß zunächst erläutert werden, was damit gemeint ist. Im allgemeinsten Sinne kann man darunter die Abhängigkeit des Frachtsatzes von der gleichzeitig aufgegebenen Menge verstehen. Bei dieser Auslegung würde auch die Gestaltung der Nebenklassenfrachten unter diesen Begriff fallen. Ueblicherweise geschieht dies jedoch nicht. Wenn von Mengenstaffel gesprochen wird, so ist im allgemeinen die Abhängigkeit des Frachtsatzes je t gemeint, die in Bezug auf die gleichzeitige Aufgabe von größeren Mengen in geschlossenen Zügen oder Zuggruppen besteht.

Die Harmonisierung der Mengenstaffel wirft deshalb besondere Probleme auf, weil dieses Tarifmerkmal z. Zt. in einigen Staaten überhaupt nicht zur Anwendung kommt. Den luxemburgischen und italienischen Eisenbahnen ist die Gewährung von Ermäßigungen für geschlossene Züge völlig fremd. Auch der niederländische Tarif enthält keinerlei Hinweise darauf. Es ist jedoch zu vermuten, daß die kommerzielle Leitung der niederländischen Eisenbahnen im Rahmen ihres elastischen Systems der Vertragstarife nicht an der Tatsache vorbeigeht, daß die gleichzeitige Aufgabe von geschlossenen Zügen für den Eisenbahnbetrieb eine Reihe von Vorteilen mit sich bringt und daß sie dies wiederum ihren Kunden gegenüber im Tarif zum Ausdruck kommen läßt, wenn Markts Gesichtspunkte dies zweckmäßig erscheinen lassen.

Auch die Deutsche Bundesbahn sieht in ihrem Tarifsystem keine Mengenstaffel vor. Die Anwendungsbedingungen einer Reihe von Ausnahmetarifen (z. B. 7 B 35) enthalten zwar den Vermerk, daß die Aufgabe von geschlossenen Zügen oder Zugteilen verlangt werden kann. Die Erfüllung dieser Voraussetzung ist jedoch nur nebensächlich für die Tarifermäßigungen. Denn es sind nicht Kosten-erwägungen, welche bestimmend für die Einführung der Ausnahmetarife waren, sondern Wettbewerbs- oder Unterstützungsgesichtspunkte, wobei natürlich eine günstige Kostenlage auch hier derartigen Marktüberlegungen entgegenkommt. Lediglich Frankreich und Belgien wenden heute eine Mengenstaffel an, die sich ganz allgemein an Kostenüberlegungen orientiert. Die SNCF gewährt im Tarif 103 Ermäßigungen für geschlossene Züge, wenn diese von einem Absender mit Privatgleisanschluß zusammengestellt übergeben und in entsprechender Weise dem Empfänger abgeliefert werden können. Die Ermäßigung wird in Form einer Rückvergütung auf die sich nach dem Tarif für Einzelwagen ergebende Fracht abzüglich eines Festbetrages von 146 ffrs gewährt und staffelt sich wie folgt:

| bei Aufgabe von | Ermäßigung |
|-----------------|------------|
| 600 t           | 14,5 v. H. |
| 800 t           | 20,5 v. H. |
| 1 000 t         | 25,5 v. H. |
| 1 200 t         | 29,0 v. H. |

Die SNCF macht außerdem die Anwendung von einigen Ausnahmetarifen, wie z. B. des Tarifs Nr. 7 Kap. 3 § 2 (Brennstoffe für die Eisen schaffende Industrie) und des Tarifs Nr. 13 Kap. 2 § 1 (Erze), von der Aufgabe geschlossener Züge abhängig.

Die SNCB verfährt bei der Anwendung der Mengenstaffel ähnlich. Bei Kohle gewährt sie für Gruppensendungen von 60 t 10% Ermäßigung, bei 120 t 15% Ermäßigung gegenüber dem Normaltarif. Bei Aufgabe geschlossener Züge mit einem Nettogewicht von 500 bis 1320 t werden folgende Sätze unterschiedlich nach Güterart rückvergütet:

|       |                    |
|-------|--------------------|
| Kohle | 20 — 25 v. H.      |
| Koks  | 26 — 40 v. H.      |
| Erz   | 3,63 — 24,13 v. H. |

Es zeigt sich mit aller Deutlichkeit, daß das Prinzip einer Mengenstaffel als Funktion der Kosten nicht einmal in allen Ländern anerkannt ist, geschweige denn dessen Ausgestaltung Aehnlichkeiten aufweist. Die Unterschiede im Tarifsysteem der einzelnen Vertragsstaaten werden an diesem Beispiel besonders klar.

Es muß betont werden, daß durch die gebrachten Gegenüberstellungen keineswegs ein erschöpfendes Bild des derzeitigen Tarifzustandes im Montanunion-Raum vermittelt wird. Zu diesem Zweck müßte weiterhin auf die bestehenden Unterschiede in den Ladegewichtsbestimmungen, die bei der Anwendung der direkten Tarife einige Schwierigkeiten bereiten, auf die Unterschiede in der Ausgestaltung des Nebenklassensystems, der Privatgleisanschlußbedingungen, die unterschiedliche Privatwagenermäßigung, die Berechnung der Frachtsätze für Spezialwagen usw. hingewiesen werden. Abgesehen davon, daß eine Katalogisierung dieser Unterschiede wegen der für Außenstehende nicht immer ganz durchsichtigen Tarifbildungspraktiken in den einzelnen Ländern auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen würde, erscheint sie hier auch entbehrlich. Das Hauptanliegen dieser Bestandsaufnahme ist es, überhaupt einen Eindruck von den heute bestehenden Unterschieden zu vermitteln und dabei gleichzeitig die dringende Frage aufzuwerfen, ob angesichts dieser Differenzen eine Harmonisierung im Sinne einer Vereinheitlichung, wie sie bei den Degressionskoeffizienten in den Anfangsentfernungen vorgenommen wurde, eine ökonomisch sinnvolle Lösung des Problems darstellt oder ob diese Unterschiede nicht doch von der Wirtschaftsstruktur der einzelnen Länder her begründet werden können bzw. sogar erforderlich sind.

Man würde nun allerdings das Problem in gleicher Weise verkennen, wenn man angesichts dieser Tatsachen überhaupt auf alle Ueberlegungen verzichten wollte, auf welchem Wege und inwieweit eine Harmonisierung durchgeführt werden kann und in welcher Weise sie sinnvoll wäre. Dabei muß die zweite Frage zuerst beantwortet werden und zwar in dem Sinne, daß eine Lösung gefunden wird, die vertretbar ist im Hinblick auf den gemeinsamen Markt und die sinnvoll ist im Hinblick auf die Interessen der Verkehrsträger. Beide Blickrichtungen stellen dabei zwei Aspekte ein und desselben Problems dar, denn es kann keine Harmonisierung geben, die vom Standpunkt des gemeinsamen Marktes als gut zu bezeichnen wäre und die gleichzeitig transportwirtschaftliche Belange außer Acht ließe. Die nächste Frage ist dann, ob eine solchermaßen gefundene Lösung nicht nur unter dieser partiellen Betrachtung annehmbar ist, sondern ob sie auch in den Rahmen der heutigen wirtschaftspolitischen Wirklichkeit paßt. Dies ist die Frage nach den Möglichkeiten einer Teilintegration.

## III.

## Verbraucher in vergleichbarer Lage

## 1. Die Harmonisierung als transportwirtschaftliches Problem

Um Anhaltspunkte dafür zu gewinnen, was bei einer Harmonisierung zu tun ist, muß man auf die Bestimmungen des Vertrages zurückgreifen. Der § 10 des Uebergangsabkommens verlangt die Prüfung der bei den verschiedenen Beförderungsarten für Kohle und Stahl angewandten Frachten und Beförderungsbedingungen aller Art, damit sie im Rahmen der Gemeinschaft aufeinander abgestimmt werden, soweit dies für das ordnungsmäßige Arbeiten des gemeinsamen Marktes erforderlich ist. Dabei sollen unter anderem die Selbstkosten der Transporte berücksichtigt werden.<sup>3)</sup>

Mit dieser Formulierung sind alle Fragen offen gelassen. Hinsichtlich des Wortes Harmonisierung läßt sich also mit einiger Berechtigung sagen:

„Denn eben wo Begriffe fehlen, da stellt ein Wort zur rechten Zeit sich ein.“

Da das Uebergangsabkommen nur eine Ergänzung zum Verträge darstellt, wird man bei der Prüfung in erster Linie vom Art. 70 des Vertrages ausgehen müssen, dessen Absatz 1 als das Fundament aller Bestimmungen über das Verkehrswesen anzusehen ist. Dort ist gesagt: „Es wird anerkannt, daß die Errichtung des gemeinsamen Marktes die Anwendung solcher Transporttarife für Kohle und Stahl erforderlich macht, die den in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchern vergleichbare Preisbedingungen bieten.“ Sowohl die Beseitigung der Diskriminierungen als auch die Einführung der direkten Tarife sind im Hinblick auf den Wunsch geschehen, Verbrauchern in vergleichbarer Lage Tarife zu schaffen, die ihnen vergleichbare Preisbedingungen gewähren. Auch die Harmonisierung hat dieses Bemühen fortzusetzen. Durch die Maßnahmen der beiden ersten Etappen sind die für den grenzüberschreitenden Transport gültigen Tarife denen für innerstaatliche Transporte angeglichen worden. Bei der Harmonisierung handelt es sich, auf eine kurze Formel gebracht, darum, die zwischen den Staaten bestehenden Unterschiede zu überprüfen und eventuell zu beseitigen, soweit es für das ordnungsmäßige Arbeiten des gemeinsamen Marktes erforderlich ist.

Es geht dabei keineswegs nur um die Eisenbahnfrachten. Eine Harmonisierung müßte auch die Binnenschiffs- und Lastkraftwagen-Tarife umfassen, also bei allen Beförderungsarten eine zwischenstaatliche Angleichung erwägen, aber auch eine derartige Prüfung zwischen den Beförderungsarten vornehmen. Das Problem in seiner umfassendsten Form gesehen und konsequent zu Ende gedacht läuft darauf hinaus, ein Tarifsysteem zu schaffen, das gleichzeitig die Frage der Koordination löst. Es besteht der Eindruck, als wenn man sich bei der Schaffung des Vertrages dieser Tragweite nicht ganz bewußt gewesen wäre, denn es ist nicht zu verkennen, daß bei der Formulierung der Bestimmungen insbesondere an die Eisenbahntarife gedacht wurde. Dies ist allerdings auch damit zu begründen, daß gerade deren Gestaltung für das ordnungsgemäße Arbeiten des gemeinsamen Marktes von relativ großer Bedeutung ist. Aus diesem Grunde ist auch die vorliegende Untersuchung lediglich auf die Eisenbahntarife abgestellt.

<sup>3)</sup> Es soll hier nur die ökonomische Seite des Problems berührt werden, nicht die rechtliche Frage, ob der Vertrag eine Harmonisierung zwingend verlangt. Sicher ist, daß eine Harmonisierung nur mit Zustimmung der Regierungen vorgenommen werden kann, wie dies auch schon bei der Einführung der direkten Tarife der Fall war.

Berücksichtigt man, daß es das grundsätzliche Anliegen der Tarifbestimmungen des Vertrages ist, Verbrauchern in vergleichbarer Lage auch hinsichtlich der Beförderungspreise vergleichbare Bedingungen zu bieten, so ist zu prüfen, wann eine derartige vergleichbare Lage gegeben ist. Dabei ist von der Erwägung auszugehen, daß Tarifforderungen in erster Linie transportwirtschaftliche Fragen sind, auch dann, wenn Tarifänderungen nur vorgenommen werden, um Korrekturen auf einem Gütermarkt hervorzurufen. Gerade in Bezug auf den Montanunion-Vertrag muß dies betont werden. Da das Verkehrswesen nicht direkt unter den Vertrag fällt, müssen bei allen Änderungen dessen Belange in erster Linie berücksichtigt werden. Und zwar auch dann, wenn Korrekturen, die im Sinne des gemeinsamen Marktes liegen können, möglicherweise zurückgestellt werden müssen. Zu leicht könnte sich andernfalls die verhängnisvolle Ansicht vom Verkehrswesen als einem „Diener der Wirtschaft“ ausbreiten, die zwangsläufig zu Schwierigkeiten in diesem Sektor führen müßte. Daß diese Gefahr besonders groß ist, zeigt die Äußerung des ehemaligen stellvertretenden Leiters der Transportabteilung der Hohen Behörde, R. Hutter, der schreibt: „In der Tat betrachtet die Gemeinschaft den Verkehr nicht als Selbstzweck, sondern als ein technisches Mittel, durch das die Produktion verteilt und in den Handel gebracht wird.“<sup>4)</sup>

Natürlich ist der Verkehr kein Selbstzweck und es muß sogar immer wieder eindringlich darauf hingewiesen werden, daß es in der Wirtschaft keinen Vorgang gibt, der Selbstzweck ist, sei es Produktion, Handel oder Verkehr. Jede Handlung in einem dieser Sektoren dient dazu, Güter direkt in den Bereich der Konsumenten oder diesem Bereich näher zu bringen. In dieser Hinsicht unterscheidet sich der Transport eines Gutes in keiner Weise von seiner Produktion. Zu betonen, daß der Transport nicht Selbstzweck, sondern nur technisches Mittel sei, heißt deshalb, auf einen Unterschied zu anderen Bereichen der Produktion hinweisen zu wollen, der in ökonomischer Sicht nicht besteht. Die Verkehrsträger haben, genau wie andere Produktionsunternehmungen bei einer Tarifgestaltung ökonomische Überlegungen anzustellen, in die nicht nur die Kenntnis der Kosten der einzelnen Leistungen, sondern auch die Kenntnis von der Zahlungsfähigkeit und Zahlungswilligkeit der Nachfrage eingehen muß. Will man prüfen, welche Maßnahmen im Zuge der Harmonisierung zu ergreifen sind, so muß es also zunächst darauf ankommen, unter diesen transportwirtschaftlichen Gesichtspunkten den Begriff der vergleichbaren Lage zu klären.

## 2. Die Kriterien für eine vergleichbare Lage

Will man zwei Situationen miteinander vergleichen, dann erhebt sich sofort die Frage nach der Auswahl der Kriterien, mit Hilfe derer dieser Vergleich durchgeführt werden kann. Denn nicht alle Merkmale haben das gleiche Gewicht bei einer Entscheidung. Für ihre relative Bedeutung ist die spezielle Fragestellung maßgebend. Welche Kriterien geben eine sinnvolle Auskunft darüber, ob Marktteilnehmer sich in Bezug auf die ihnen zu gewährenden Transporttarife in vergleichbarer Lage befinden — die Entfernung des Transports, das Gewicht der Sendung, die variablen Kosten des Verkehrsträgers, die Gesamtkosten bei der Beförderung, die Zahlungswilligkeit des Verladeters oder seine wirtschaftliche Situation? — Jeder mit dem Verkehrswesen Vertraute wird sofort erkennen, welche Flut von Argumenten sich für oder wider die einzelnen Anhaltspunkte

<sup>4)</sup> R. Hutter, *The Transport Problem within the European Coal and Steel Community*, *Transport and Communications Review*, Vol. VI, Nr. 3/1953.

anführen läßt und dabei wurden nur einige mögliche Merkmale genannt. Die Gegensätze müssen gerade bei der Diskussion über diese grundsätzliche Frage sehr stark aufeinanderprallen, weil mit der Entscheidung darüber, wie die Transporttarife aussehen sollen, die den Verkehrsinteressenten in vergleichbarer Lage vergleichbare Preisbedingungen bieten, das Urteil über die Art der von der Hohen Behörde anzustrebenden Tarifpolitik gefällt ist.

Da die Begriffsbildung des Art. 70 Abs. 1 ziemlich allgemein gehalten ist, gibt es theoretisch eine Unzahl von Kriterien, nach denen man die Tarife ausrichten könnte. Diese mögliche Zahl von Merkmalen wird jedoch eingengt einerseits durch die Zielsetzung des Vertrages und andererseits durch die Rücksichten, die jede Tarifbildung auf die Verkehrsträger zu nehmen hat. Erkennt man diese Grenzen an, dann sind es drei Merkmale oder besser Haupt Gesichtspunkte, die wieder eine Reihe von Merkmalen beinhalten, nach denen Tarife ausgerichtet werden könnten, die Verbrauchern in vergleichbarer Lage vergleichbare Preisbedingungen bieten:

- a) die Situation des Verkehrsnutzers unter Gesichtspunkten wirtschafts- politischer Zielsetzung;
- b) die Kosten des Transports;
- c) der Wert des Transports für den Verkehrsnutzer.

Diese drei Kriterien sind Extremfälle. Sie sollen zunächst einzeln auf ihren Wert oder Unwert für die Tarifbildung im Rahmen des Montanunion-Vertrages untersucht werden. Bei der folgenden Argumentation wird zunächst von allen Schwierigkeiten abgesehen, die der Einführung der anzustrebenden Tarife entgegenstehen können, wenn damit u. U. erhebliche Änderungen der heutigen Tarifsysteme verbunden sind. Es wird lediglich versucht zu klären, welche Tarife den Forderungen des Art. 70 Abs. 1 am besten entsprechen. Für die Klärung dieser Frage ist es unerheblich, ob und inwieweit diese Tarife im Augenblick verwirklicht werden können oder welche Bedingungen auf anderen Sektoren erfüllt sein müssen, um ihre Einführung zu einer gesamtwirtschaftlich sinnvollen Maßnahme werden zu lassen.

#### a) Tarifbildung nach Zielen der Wirtschaftspolitik

Als erstes Kriterium, mit Hilfe dessen die Lage von Verbrauchern beurteilt werden kann, wollen wir deren Situation in Bezug auf eine wirtschaftspolitische Zielsetzung betrachten. Wenn es das Ziel der Wirtschaftspolitik ist, eine Dezentralisation der Industrie herbeizuführen und sie dieses Ziel durch eine Unterstützung der Unternehmen in industriearmen Gebieten erreichen will, dann befinden sich alle Betriebe in vergleichbarer Lage, die dort ansässig sind. Wenn es dagegen das Ziel der Wirtschaftspolitik ist, eine bestimmte Industrie zu fördern, dann sind die Marktteilnehmer in vergleichbarer Lage, die dieser Industrie angehören. Es kann ebenso als wirtschaftspolitisches Ziel gelten, die Ausfuhr zu fördern. In vergleichbarer Lage befinden sich dann all jene, die Güter exportieren. Es wird zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht nur eines dieser wirtschaftspolitischen Ziele verfolgt, sondern eine ganze Anzahl von Aktionen greifen mehr oder weniger sinnvoll ineinander. Letztlich befinden sich die Marktteilnehmer in vergleichbarer Lage, die Objekte der gleichen Kombination bestimmter Zielsetzungen sind. Eine Tarifpolitik auf der so charakterisierten Grundlage bedeutet, daß die Höhe der Transportpreise in jedem Falle durch die Notwendigkeit der Wirtschaftspolitik bestimmt wird. Sie ist damit weder abhängig von den Kosten

des Transportes, noch von der Zahlungswilligkeit der Verkehrsinteressenten. Nach diesen Gesichtspunkten festgesetzte Transportpreise sind neben Steuern, Zöllen und Subventionen in die Reihe der Instrumente der Wirtschaftspolitik einzuordnen.

Vom Standpunkt des gemeinsamen Marktes sind derartige Tarife ebenso wie die anderen Maßnahmen zur Beeinflussung des Wirtschaftsablaufs zu beurteilen. Es genügt der Hinweis auf Art. 4 des Vertrages, in dem die Anwendung solcher Maßnahmen grundsätzlich als unvereinbar mit dem gemeinsamen Markt anerkannt wird. Ausnahmeregelungen sind lediglich mit Zustimmung der Hohen Behörde gestattet. In diesem Zusammenhang sei auf die Bestimmung des § 11 des Uebergangsabkommens bezüglich der Subventionen hingewiesen. Auch Tarifmaßnahmen mit gleicher Wirkung sind nur dann möglich, wenn die Hohe Behörde sie zuläßt.

Jedoch ist für ihr Fortbestehen nicht mehr die nationalwirtschaftliche Zielsetzung maßgebend, sondern über deren weitere Anwendung entscheiden die Erfordernisse des gemeinsamen Marktes. Aber auch diese wirtschaftspolitische Zielsetzung nach übergeordneten Gesichtspunkten wird man nicht als Prinzip für die Tarifgestaltung ansehen können, sondern sie bleibt nach dem Willen des Vertrages Ausnahmeregelung, wobei man sogar ergänzen kann, daß diese Ausnahmeregelung nur in seltenen Fällen angewandt werden sollte. Denn der Vertrag geht davon aus, daß mit Hilfe des gemeinsamen Marktes eine Art organisierter nicht willkürlicher Wettbewerb in der Montanindustrie angestrebt werden soll, um als Folge eine optimale Produktion zu erreichen. Man kann die Zweckmäßigkeit dieser grundlegenden Vorstellung in Frage stellen, indem man behauptet oder beweist, daß die Maßnahmen zu deren Verwirklichung nur auf einem Teilgebiet zu neuen, eventuell noch größeren Abweichungen von dem Optimum der Gesamtwirtschaft führen. Oder man kann sogar in Frage stellen, ob ein am Modell der Verkehrswirtschaft ausgerichteter Wirtschaftsablauf überhaupt ganz allgemein zu einem Optimum an Produktion und Verbrauch führt. Damit wäre aber die Sinnhaftigkeit des Vertrages in seiner Grundlage angezweifelt. Hier müssen wir an dieser Grundlage festhalten, um zu sehen, was daraus resultiert. Bezüglich der Verkehrspolitik resultiert aber daraus, daß jeder institutionelle Eingriff in die Tarifgestaltung für Montangüter mit dem Ziel, die natürlichen Grundlagen des Wettbewerbs zu beeinflussen, außerordentlich kritisch zu betrachten ist und auf jeden Fall eine Ausnahme bleiben muß. Um Fehlschlüsse zu vermeiden, sei jedoch sogleich darauf hingewiesen, daß diese Feststellung modifiziert werden muß, wenn man nicht nur den gemeinsamen Markt für Kohle und Stahl, sondern die Gesamtwirtschaft in die Betrachtung einbezieht.

#### b) Tarifbildung nach den Kosten des Transportes

Die Anwendung des Kriteriums der Kosten für eine Tarifbildung, die der Forderung des Art. 70 Abs. 1 entspricht, beinhaltet, daß jeder Transport von einem Orte A nach beliebigen Orten, bei dem die gleichen Kosten entstehen, auch zu gleichen Beförderungspreisen durchzuführen ist. Dabei brauchen die Tarife nicht gleich den Kosten zu sein, sondern es genügt, wenn in allen Fällen ein festes Verhältnis zu den Kosten besteht. Alle Tarife können z. B. um einen bestimmten Prozentsatz über den Kosten liegen. Denn damit ist ja erst die Eigenwirtschaftlichkeit der Eisenbahnen gesichert. Nur in diesem Sinne wird der Begriff Kostentarif im folgenden gebraucht. — Die konsequente Anwendung

dieses Prinzips verlangt, daß bei der Tarifbildung die gesamten Kosten des Verkehrs berücksichtigt werden. Jeder einzelne Transport ist nicht nur mit den Kosten zu belasten, die bei seiner Durchführung entstehen — also den Grenzkosten — sondern er muß einen angemessenen Teil der zur Aufrechterhaltung des Verkehrs ganz allgemein anfallenden Kosten — der festen Kosten — tragen. Die Höhe dieser anteiligen festen Kosten richtet sich jeweils nach der Menge der aufgebrachten Leistungseinheiten in dem Zeitraum, für den beide Größen gemessen werden.

Diese knappe allgemeine Aussage birgt eine Reihe schwerwiegender Probleme. Das wird klar, wenn man versucht, den Forderungen bei der Tarifbildung gerecht zu werden. Bei den Verkehrsträgern handelt es sich nicht um Unternehmungen mit einheitlicher Massenproduktion. Auch wenn es gelänge, die Leistungen auf einen allgemeinen Nenner zu bringen, — etwa den Tonnenkilometer — so wäre es immer noch ein Unterschied, ob diese Leistung auf der Strecke von A nach B oder auf der Strecke von C nach B erstellt würde. Denn die „Produktionsbedingungen“ sind auf Grund der unterschiedlichen Auslastung der Strecken verschieden. Ebenfalls bedeutet es einen Unterschied, welches Gut befördert wird, denn ein t-Kilometer des Gutes A verursacht in der Regel andere Kosten als ein t-Kilometer eines von diesem verschiedenen Gutes B. Schon an diesen Beispielen wird klar, daß nicht die festen Kosten des Gesamtbetriebes auf die Leistungseinheiten insgesamt umgelegt werden dürfen, sondern das Unternehmen zu diesem Zweck in kleinere Teile aufgespalten werden muß und außerdem eine Aufteilung der Transportleistungen an Hand der technischen Eigenschaften der Güter vorzunehmen wäre. Durch dieses Vorgehen würden die festen Kosten gewissermaßen beweglicher gemacht, weil sie in angemessener Weise den Leistungseinheiten zugeordnet werden könnten, deren Erstellung sie ermöglichen oder, um es anders auszudrücken: die Kosten würden speziell zurechenbar. Bis zum Extrem getrieben, würde dies bedeuten, daß für jede Strecke zwischen zwei Haltepunkten der Eisenbahnen und für jedes Gut, das auf dieser Strecke befördert wird, und das andere variable Kosten verursacht, also eine andere Leistung darstellt, eine gesonderte Kostenrechnung stattfinden müßte.

Auch ohne langatmige Beweisführung ist ersichtlich, daß diese Art der Tarifbildung praktisch unmöglich ist. Praktisch möglich ist allein eine unterschiedliche Tarifbildung für längere Streckenabschnitte oder größere Streckennetze und für Warengruppen, wobei als Anhaltspunkt für die Gruppenbildung ihr spezifisches Gewicht genommen werden müßte. Damit entsteht jedoch erneut das Problem, in welcher Weise die festen Kosten des Betriebes den einzelnen Leistungen zuzurechnen sind, denn es gibt bei heterogener Produktion kein eindeutiges Kriterium dafür, nach welchem Schlüssel diese Kosten verteilt werden müssen. Dieser Frage der Verteilung kommt aber umso höhere Bedeutung zu, wenn die Tarife auf den Kosten als alleiniger Grundlage fußen sollen, weil zwischen Tarifen und Kosten ein Funktionalzusammenhang besteht.

Es darf nicht übersehen werden, daß die Kosten selbst durch die Höhe der Tarife beeinflußt werden. Dieser Zusammenhang ist bei gegebener Nachfrageelastizität um so stärker, je höher der Anteil der festen Kosten an den Gesamtkosten ist. Die Interdependenz läßt sich wie folgt erklären: wird ein Tarif gesenkt, so vermehrt sich im allgemeinen die mengenmäßige Nachfrage nach Verkehrsleistungen. (Die Größe der Veränderung ist abhängig von der Elastizität der Nachfrage). Die festen Kosten können auf eine größere Menge verteilt werden, die durchschnittlichen festen Kosten sinken. Im allgemeinen werden

die durchschnittlichen Gesamtkosten auch sinken, denn man darf annehmen, daß die zusätzlichen Kosten für die neuen Verkehrsmengen nicht erheblich höher sind als die durchschnittlich variablen Kosten der Ausgangsmenge. Tarife, die auf diesen durchschnittlichen Gesamtkosten als alleiniger Grundlage aufbauen, können also eine günstige Entwicklung dieser Kosten unter Umständen verhindern. Dieser Grundgedanke liegt auch dem von Emil Sax formulierten „Preisgesetz des Verkehrs“ zugrunde. Er glaubte, damit zu beweisen, daß für das Verkehrswesen besondere Grundsätze gelten, und daß der Preis sich hier nur nach der Nachfrage auszurichten habe.<sup>5)</sup>

Sax übersah dabei, weil er die Bedeutung der variablen Kosten verkannte, den Funktionalzusammenhang zwischen Preis und Kosten wie ihn alle jene übersehen, die die Preise umgekehrt allein an den durchschnittlichen Gesamtkosten ausgerichtet sehen wollen.

Wegen des relativ hohen Anteils der festen Kosten an den gesamten Kosten der Verkehrsunternehmen und wegen des Zusammenhangs zwischen Kosten und Tarifen, müssen die Verkehrsträger bemüht sein, die Tarife so einzurichten, daß eine möglichst große Anzahl von Leistungseinheiten abgesetzt werden kann. Wie Hamm richtig betont, kann es nicht das Ziel sein, um jeden Preis ein hohes Verkehrsaufkommen zu erreichen. Solange jedoch die Grenzkosten gedeckt sind, ist jede Tarifmanipulation, die das Verkehrsaufkommen vergrößert, grundsätzlich geeignet, den Wirkungsgrad der Volkswirtschaft zu erhöhen<sup>6)</sup>. Die durchschnittlichen Gesamtkosten können damit auf ein möglichst niedriges Niveau herabgedrückt werden. In der Regel können die Verkehrsträger durch Preisdifferenzierung, die über die durch eine praktisch mögliche Kostendifferenzierung bedingte Tarifspaltung hinausgeht, dieses Ziel erreichen. Diese weitergehende Differenzierung der Tarife, die allein als Preisdifferenzierung auszusprechen ist — denn eine an der Auslastung einer Strecke bzw. an der Art des Gutes orientierte Tariffdifferenzierung auf Grund von Kostenunterschieden verdient diese Bezeichnung nicht, weil es sich dabei um Leistungen an verschiedenen Orten oder von unterschiedlicher Qualität handelt — muß sich an der Nachfrage orientieren. Als Ergebnis bleibt festzustellen, daß eine ausschließliche Anlehnung der Tarife an die Kosten der Transporte die Forderung nach vergleichbaren Transportbedingungen für Verbraucher in vergleichbarer Lage zwar erfüllen könnte, aber allein schon aus verkehrsökonomischen Gründen heraus unmöglich durchzuführen und auch nicht gutzuheißen ist. Weiterhin ist nicht gewährleistet, daß den Zielen des gemeinsamen Marktes mit solchen Tarifen am besten gedient wäre. Der gemeinsame Markt will die billigste und beste Versorgung der Konsumenten. Wenn Kostentarife — es ist immer an eine strenge Bindung der Tarife an die Kosten gedacht — die günstige Entwicklung der durchschnittlichen Gesamtkosten verhindern können, so ist ersichtlich, daß sie diesen Zielen entgegenstehen.

<sup>5)</sup> Vgl. dazu F. Schroiff, Die Eisenbahntariftheorien in Deutschland, England und Amerika. Eine kritische Betrachtung. Heft 13 der Verkehrswissenschaftlichen Forschungen aus dem Verkehrs-Seminar an der westf. Wilhelms-Universität zu Münster i. W., Münster 1938, S. 34.

<sup>6)</sup> W. Hamm, Schiene und Straße, Bd. 2 der Veröffentlichungen des Forschungsinstitutes für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz, Heidelberg 1954, S. 43. Zu einem anderen Urteil in diesem Zusammenhang, aber auch mit anderer Beweisführung kommt man allerdings, wenn die Wirkung der Preisdifferenzierung auf die Koordination der Verkehrsträger betrachtet wird.

## c) Tarifbildung auf Grund der Elastizität der Nachfrage.

Als ein weiteres reines Kriterium, nachdem man die angestrebten Tarife ausrichten könnte, bietet sich die Belastbarkeit jedes einzelnen Transportes an. Dieses Tarifbildungsprinzip beinhaltet, daß der Preis für jede Transportleistung den Nutzenschätzungen der Nachfrager nach Verkehrsleistungen angepaßt wird. Der Transportpreis darf gerade so hoch sein, daß der Transport nicht unterbleibt.<sup>7)</sup> Andererseits verlangt das ökonomische Prinzip, daß der Preis nicht unter den durch den entsprechenden Transport verursachten zusätzlichen Kosten liegen darf.

Diese Art der Tarifstellung gewährleistet, daß ein Unternehmen den zu erzielenden Gewinn maximiert. Sie gewährleistet jedoch nicht die Maximierung der zur Verfügung gestellten Mengen an Leistungseinheiten. Im Gegenteil, diese Menge könnte erhöht werden, wenn unter Verzicht auf Gewinn die über den zusätzlichen Kosten des Transportes liegenden Beförderungspreise teilweise gesenkt würden.

Der Orientierung der Tarife nach diesem Kriterium — auch als „value of service-Prinzip“ oder als Grundsatz „what the traffic will bear“ bekannt — sind ebenfalls in der Praxis Grenzen gesetzt, denn es ist unmöglich, für jeden einzelnen Transportakt einen gesonderten Preis zu bestimmen. Allein möglich wäre eine Bildung von Verbrauchergruppen mit annähernd gleicher Zahlungswilligkeit, wobei die Preissetzung für diese Gruppen kombiniert werden könnte mit den nach Kostengesichtspunkten notwendigen Tarifunterschieden; eine Preisdifferenzierung starken Ausmaßes wäre aber auch dann gegeben, wenn alle Transportleistungen den gleichen Preis hätten, da ihnen ja unterschiedliche Kosten zugrunde liegen. Einen Anhaltspunkt für die Zahlungswilligkeit der Käufer kann der Preis des zu transportierenden Gutes geben, denn man kann vermuten, daß ein Käufer, der bereit ist, einen hohen Preis zu zahlen, auch bereit ist, entsprechende Transportkosten zu tragen. Es besteht aber keineswegs ein fester Zusammenhang zwischen dem Preis eines Gutes und seiner Fähigkeit, mit Transportkosten belastet zu werden. Denn für die Transportkostenempfindlichkeit einer Ware ist maßgebend, ob sie am Empfangsort mit der gleichen Ware oder ähnlichen Gütern in Konkurrenz steht, oder ob eine solche Konkurrenz durch hohe Transportkosten hervorgerufen werden kann. Der Beförderungspreis kann nicht höher sein als der Preisunterschied zwischen zwei Orten, wobei es allerdings möglich ist, daß die Transportkosten diesen Preisunterschied mit beeinflussen. Konkurrieren zwei oder mehrere Verkehrsmittel miteinander, so ist die Möglichkeit, ein Gut mit Transportkosten zu belasten, für jeden Verkehrsträger außerdem von der Tarifgestaltung seiner Konkurrenten abhängig.

Legt man den Tarifen das Kriterium der Belastbarkeit zugrunde, so würden allen denjenigen Verbrauchern vergleichbare Tarife angeboten, deren Zahlungsfähigkeit für eine Transportleistung in etwa übereinstimmen würde, oder anders ausgedrückt: deren Elastizität der Nachfrage nach Transportleistungen übereinstimmen würde. Dies wären dann „Verbraucher in vergleichbarer Lage“.

Prüft man Tarife auf dieser Grundlage, so ist ersichtlich, daß bei alleiniger Anwendung des Prinzips „what the traffic will bear“ die billigste Versorgung der Konsumenten nicht erreicht wird. Denn bei der Verfolgung dieses Prinzips werden ja gerade die Tarife angestrebt, die die Konsumenten im äußersten Falle bereit sind zu zahlen. Auf der anderen Seite dienen derartige Tarife in allen jenen Fällen dem Ziel des Vertrages, in denen sie eine Vergrößerung des Verkehrs

<sup>7)</sup> Vgl. W. Hamn, Schiene und Straße a. a. O., S. 50.

volumens und damit eine Senkung der durchschnittlichen Gesamtkosten hervorgerufen, die bei alleiniger Anwendung des Kostenprinzips nicht erreicht würde.

Eine weitere Schwierigkeit für die Entscheidung darüber, ob Tariffdifferenzierungen zur Vergrößerung des Verkehrsvolumens sinnvoll sind, tritt dann auf, wenn zwei Verkehrsträger miteinander konkurrieren. Dann kann nämlich der für einen Verkehrsträger und die Gesamtwirtschaft wünschenswerte Effekt dazu führen, daß das Verkehrsaufkommen des Konkurrenten mit allen für ihn nachteiligen Folgen geschmälert wird. Da der Konkurrent dies nicht tatenlos zulassen und seinerseits versuchen wird, den Transportpreis zu senken, ist eine ruinöse Konkurrenz unvermeidlich.<sup>8)</sup> Bei diesem Tarifikampf ist nicht unbedingt derjenige Sieger, der auf lange Sicht zu den günstigsten Transportpreisen anbieten könnte, sondern das Verkehrsmittel mit den niedrigsten variablen Kosten hat hierbei den längeren Atem.<sup>9)</sup> Für die Konsumenten ist diese ruinöse Konkurrenz kurzfristig unbestreitbar von Vorteil, langfristig sind sie jedoch, nach Ausscheiden des unterlegenen Verkehrsträger aus dem Markt, nicht vor um so höheren Tarifen geschützt.

Zusammenfassend kann gefolgert werden: die Nachfrageelastizität ist zwar ein Kriterium für Verbraucher in vergleichbarer Lage, seine Anwendung als Orientierungsmittel für die Tarifgestaltung ist jedoch nur soweit empfehlenswert, als dadurch eine höhere Gesamtnachfrage nach Verkehrsleistungen und damit eine Senkung der durchschnittlichen Gesamtkosten erzielt werden. Dies wird — das sei hinzugefügt — um so eher möglich sein, je höher das Gesamtniveau der Tarife über den Kosten liegt.

Die Ueberlegungen machen deutlich, daß es kein Kriterium gibt, dessen alleinige Anwendung eine Aussage darüber gestattet, welche Verbraucher sich in vergleichbarer Lage befinden, wenn dieses Kriterium gleichzeitig Grundlage für eine Tarifbildung mit dem größten wirtschaftlichen Nutzen sein soll. Dennoch lassen sich Grenzen aufzeigen. Die Partner der Montanunion haben durch die Unterzeichnung des Vertrages zum Ausdruck gebracht, daß es ihr Ziel ist, die billigste und beste Versorgung der Konsumenten herbeizuführen. Damit ist festgestellt, daß es auch den Verkehrsträgern nicht gestattet sein darf, durch Ausnutzung einer eventuell vorhandenen starken Marktposition die auf Grund dieser Position höchstmöglichen Tarife zu fordern. Die Tarife müssen sich also unter Wahrung der Eigenwirtschaftlichkeit der Transportunternehmen den Durchschnittskosten des Transportes annähern. Genau so wichtig wie die Kosten sind jedoch Marktgesichtspunkte. Für die Verkehrsträger ist in allen jenen Fällen eine Anpassung an die Nachfrage — eine Preisdifferenzierung — erforderlich, in denen vom allgemeinen Niveau abweichende Tarife eine bessere Ausnutzung des vorhandenen Apparates bewirken. Es kann sich also nur um Tarifsenkungen handeln und dies auch nur insoweit, wie das Verkehrsaufkommen insgesamt und nicht nur das einzelner Verkehrsunternehmen auf Kosten anderer vergrößert wird. Die Beachtung des wirtschaftlichen Prinzips verlangt, daß die untere Grenze für die Tarife auf jeden Fall die Grenzkosten bilden. Für Tarife nach wirtschaftspolitischen, außerhalb der Verkehrswirtschaft liegenden Gesichtspunkten

<sup>8)</sup> Diesem Gebaren liegt eine typisch oligopolistische Verhaltensweise zugrunde, die zu keinem stabilen Gleichgewicht führt. Vgl. dazu E. Schneider, Einführung in die Wirtschaftstheorie. II. Teil. Wirtschaftspläne und wirtschaftliches Gleichgewicht in der Verkehrswirtschaft. Tübingen 1949, S. 253 ff.

<sup>9)</sup> Vgl. D. P.H. Locklin, Economics of Transportation. Third Edition. Chicago 1947, S. 834.

punkten ist in diesem System wenig Raum. Der Vertrag verlangt die strenge Ueberprüfung derartiger Montangüterfrachten und ihre Beseitigung bzw. Ausrichtung auf die Ziele des gemeinsamen Marktes, wobei der Hohen Behörde die Entscheidung zusteht.

Eine Patentlösung für die Tarifgestaltung innerhalb der aufgezeigten Grenzen gibt es nicht. Das Entscheidende für die Erfüllung des Art. 70 Abs. 1, Tarife zu bilden, die Verbrauchern in vergleichbarer Lage vergleichbare Preisbedingungen bieten, ist in der Forderung zusammengefaßt, daß von allen Verkehrsunternehmen in allen Verkehrsbeziehungen Tarife angewandt werden, welche die aufgezeigten Grenzen nicht überschreiten. Das bedeutet zu allererst jedoch die Anerkennung und Anwendung der diesen Tarifen zugrunde liegenden Tarifbildungsprinzipien. Die praktische Schwierigkeit, die auftaucht, wenn festgestellt werden soll, ob die so gehandhabte Transportpreisbildung in manchen Fällen eine nicht gerechtfertigte Begünstigung einzelner Verkehrsinteressenten bedeutet, oder ob zur Benachteiligung einzelner Verloader günstige Tarife nicht gewährt werden, obwohl sie im betriebswirtschaftlichen Interesse der Eisenbahn liegen, muß in Kauf genommen werden. Die Entscheidung dabei wird gewiß nicht immer leicht sein, und man wird Locklin zustimmen dürfen, wenn er sagt: „Rate making is a matter of judgment.“<sup>10)</sup>

Oder wie es ein anderer Autor in bezug auf die Bemühungen der Interstate Commerce Commission, „just and reasonable rates“, zu finden ausdrückt: „It may appear that the Commission thrusts its hand into the darkness, and a reasonable rate is plucked back like a rabbit from a conjuror's hat.“<sup>11)</sup>

Denn letzten Endes sind die „just and reasonable rates“, die das Interstate Commerce Act fordert, nichts weiter als Tarife, die Verbrauchern in vergleichbarer Lage vergleichbare Preisbedingungen bieten.

### 3. Die vordringliche Aufgabe.

Aus den vorausgegangenen Ueberlegungen kann man die Folgerung ziehen, daß es für die künftige Diskussion der Harmonisierungsprobleme die vordringlichste Aufgabe ist, konkrete Maßstäbe zu finden; das heißt nichts anderes, als zu untersuchen, welche Höhe die Kosten des Transports haben und in welcher Weise die Verkehrsnutzer auf Tarifänderungen der Eisenbahnen reagieren. Erst wenn man diese Maßstäbe gewonnen hat, kann nämlich festgestellt werden, in welchen Fällen Tarife mit dem Vertrag nicht zu vereinbaren sind, also Diskriminierungen im weitesten Sinne vorliegen. Diese Diskriminierungen zu beweisen, ist Aufgabe der vom Vertrag eingesetzten Organe, also der Hohen Behörde und des ihr zur Unterstützung zur Seite gestellten Sachverständigenausschusses.

Der bloße Hinweis auf die heutigen Unterschiede in den Tarifen der einzelnen Länder dürfte keinesfalls genügen, um Widersprüche zum Vertrag aufzuzeigen. Wie schon hervorgehoben wurde, lassen die vorhandenen großen Differenzen im Gegenteil die Annahme berechtigt erscheinen, daß die ökonomischen Ausgangspositionen für die Tarifbildung sehr voneinander abweichen. Bestätigt wird diese Vermutung durch den Hinweis auf die unterschiedliche Wirtschaftsstruktur der einzelnen Länder.

<sup>10)</sup> Locklin, *Economics of Transportation*, a. a. O., S. 464.

<sup>11)</sup> H. Hull, *Reasonable Rates*, 15 *Michigan Law Review* 478, 486 (1917), zit. nach D. Locklin, *Economics of Transportation*, a. a. O., S. 464.

Konkrete Unterlagen stehen jedoch nur in geringem Umfange zur Verfügung. Selbst die Kostenseite des Transportvorganges ist wenig durchforscht. Es mutet fast anachronistisch an, wenn in Deutschland immer wieder die Untersuchungen Tecklenburgs aus den Jahren um 1930 in der Diskussion zitiert werden müssen. Ueber Nachfrageelastizitäten ist noch viel weniger bekannt. Es heißt sicher die Möglichkeit ökonomischer Forschungen überschätzen, wollte man hier jemals völlig exakte Ergebnisse erwarten. Das darf jedoch nicht daran hindern, wenigstens nach groben Faustzahlen zu suchen. Auch mit den besten Kostenunterlagen ist es noch keinem Unternehmen gelungen, ein günstiges Wirtschaftsergebnis zu erzielen, wenn falsche Vorstellungen über die Situation auf dem Markt vorhanden waren.

Wenn die Eisenbahnen heute durch mehr oder weniger glückliche Experimente versuchen, die günstigsten Tarife zu finden, so kann man hierin allenfalls einen Notbehelf sehen. Die deutschen Erfahrungen zeigen, daß die Ergebnisse nicht immer erfreulich sein müssen. Für Tarifmaßnahmen im Rahmen der Montanunion ist die Form des Experiments kaum eine annehmbare Lösung. Jede Regierung wird mit Recht die Durchführung von Änderungen verweigern, wenn nicht konkret bewiesen werden kann, daß sie zur Erfüllung des Vertrages erforderlich sind, wenn also nicht Kosten- und Nachfrage-Gesichtspunkte eindeutig dafür sprechen.

Es mag nun eingewandt werden, daß es erhebliche Zeit in Anspruch nehmen wird, um genauere Vorstellungen von den erforderlichen Größen zu gewinnen. Dazu ist zunächst zu sagen, daß es lediglich eine Frage des genügenden Mitteleinsatzes sein dürfte, um konkrete Unterlagen bereitzustellen. Doch selbst wenn die Prüfung längere Zeit in Anspruch nehmen sollte, so sollte man sich dadurch nicht verleiten lassen, voreilige und nicht fundierte Korrekturen vorzunehmen. Angesichts der zu erwartenden weittragenden Folgen der Tarifharmonisierung erscheint es vernünftiger, Eingriffe aufzuschieben, statt in falsch verstandener Auslegung des Vertrages irgendwelche Maßnahmen nur aus dem Wunsch heraus durchzuführen, überhaupt Ergebnisse vorweisen zu können.

Am wenigsten vertretbar wäre es, in dieser Absicht den Weg des geringsten Widerstandes zu gehen und die Montan-Gütertarife als die für den gemeinsamen Markt besten anzusehen, die einen Mittelwert aus den heute bestehenden Frachten darstellen, deren Einführung also mit den relativ geringsten Änderungen verbunden ist. Denn wie man es auch nimmt, das Ergebnis wäre auf keinen Fall wirtschaftlich zu begründen. Sind nämlich die z. Z. bestehenden Tarife ökonomisch gerechtfertigt, so ist ihre Vereinheitlichung auf mittlerem Niveau ein Mißgriff. Sind sie es nicht, so ist sicher, daß ein Mittel aus falschen Tarifen ebenfalls keine richtigen Tarife ergibt. Dem guten Gedanken von der wirtschaftlichen Integration wäre ein schlechter Dienst erwiesen, würde man Maßnahmen dieser Art durchführen, vielleicht sogar in dem Glauben, der Integration dadurch zu nutzen.

Es gibt nur diese Möglichkeit: will man Diskriminierungen beseitigen, so muß man zunächst die konkreten Maßstäbe schaffen, um sie zu erkennen. Andernfalls bestände die große Gefahr, daß die Diskriminierungen nur verlagert würden. Die Hohe Behörde dürfte der Unterstützung aller Regierungen sicher sein, wenn sie ihre Bemühungen zunächst darauf konzentriert, exakte Unterlagen zur Beurteilung dieser Frage zu sammeln. Schon um die eigenen Verkehrsprobleme zu meistern, müßten die Vertragsstaaten ein Interesse an solchen Arbeiten haben.

## IV.

## Die Einheit der Verkehrspolitik in Gefahr.

Allein die Schwierigkeiten, die sich ergeben, wenn die dem Vertrag gemäßen Montangütertarife gefunden werden sollen, zeigen, daß die Harmonisierung mit eines der schwierigsten Probleme darstellt, welches die MU aufwirft. Dabei wurden bisher die Fragen nicht berührt, die auftauchen, wenn man an die praktische Verwirklichung von als richtig erkannten Harmonisierungsmaßnahmen denkt.

Es darf nie übersehen werden, daß die Frachten für Montangüter nicht isoliert dastehen, sondern daß sie eine bestimmte Beziehung zu den Tarifen für andere Güter haben, also ihren festen Platz in jedem Tarifsysteem einnehmen. Man muß sich vor Augen halten, daß die eingangs dargestellte Wertstaffel für Montangüter nur ein Ausschnitt aus der gesamten Wertstaffel ist, gewissermaßen ein Mittelstück, das sich nach oben und unten weiterhin ausdehnt. Auch die Entfernungsstaffeln für nicht unter den Vertrag fallende Erzeugnisse stehen zu denen für Montangüter in bestimmter Beziehung. Wie das Verhältnis der Montangüterfrachten zueinander nicht willkürlich gewählt ist, so beruht auch deren Verhältnis zu anderen Frachten wiederum auf bestimmten Ueberlegungen. Ebenso können Erwägungen bezüglich der Mengenstaffel nicht allein im Hinblick auf Montangütertransporte angestellt werden. Gewährt man Tarifermäßigungen für die Aufgabe größerer Mengen von Montangütern, ohne entsprechende Regelungen auch für andere Transporte zu treffen, so können dadurch Verzerrungen hervorgerufen werden, die unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten ökonomisch nicht zu rechtfertigen sind. Denn damit würden Diskriminierungen im reinsten Sinne des Wortes geschaffen, die zwar auf einer anderen Ebene liegen, aber gleichwohl nicht übersehen werden dürfen. Es handelt sich hier also um Grundsatzentscheidungen, die das gesamte Tarifsysteem berühren.

Die Eisenbahnen sind heute bemüht und müssen es in gewissem Umfange auch immer sein, Gesamteinnahmen und -ausgaben miteinander in Einklang zu bringen. Bewußt wird darauf verzichtet, jeden einzelnen Transport entsprechend den vollen anteiligen Kosten zu belasten. Wie schon gezeigt wurde, entspricht eine solche Handlungsweise in Anpassung an den Markt durchaus gesunden kaufmännischen Ueberlegungen. Darüber hinaus kann dieser interne Lastenausgleich der Eisenbahnen jedoch noch nach anderen Gesichtspunkten vorgenommen werden. Es können wirtschaftspolitische Gesichtspunkte dafür maßgebend sein, in welcher Höhe man einzelne Verkehrsnutzer bzw. einzelne Güter mit Fracht belasten will. Besonders in Deutschland bedient man sich dieser Möglichkeiten, um bestimmte wirtschafts- und sozialpolitische Ziele zu verfolgen. Wir sehen zwar, daß der Vertrag hinsichtlich der Montangütertarife derartige Tarifbildungsgesichtspunkte grundsätzlich ausschließt, doch es darf nicht vergessen werden, daß diese Betrachtung lediglich partieller Natur war.

Sieht man die Montangütertarife im Rahmen des gesamten Tarifsystems und in ihrer Funktion für die Globalrechnung der Eisenbahnen, so muß man zu dem Schluß gelangen, daß ihre Gestaltung nach Prinzipien, die außerhalb des Bemühens liegen, Gesamtausgaben und Gesamteinnahmen miteinander in Einklang zu bringen, eine empfindliche Störung hervorrufen muß. So rechnet z. B. die Bundesbahn infolge der Maßnahmen der beiden ersten Etappen zur Erfüllung

des Vertrages bereits mit einem jährlichen Einnahmeausfall von 30—40 Mio DM. Ausfälle in dieser Größenordnung sind durchaus nicht zu unterschätzen. Wollen die Eisenbahnen ihre Gesamtrechnung ausgleichen, so ist es notwendig, diese Ausfälle bei anderen Tarifen wieder hereinzuholen. Damit sind auch die Entscheidungsmöglichkeiten bezüglich der Gestaltung der Tarife für Nicht-Montangüter erheblich eingengt.

Das hier aufgeworfene Problem soll in einem anderen Beispiel mehr verdeutlicht werden. Bekanntlich hat das Verhältnis der Frachten für Rohstoffe zu denen für Fertigwaren unter bestimmten Bedingungen einen Einfluß auf den Wettbewerb zwischen der Industrie in den wirtschaftlichen Zentren und in den Randgebieten. Bei der Gestaltung des deutschen Eisenbahngütertarifs hat man diese Tatsache bewußt verwertet. Relativ niedrige Rohstofffrachten stehen relativ hohen Frachten für Fertiggüter gegenüber. Dieses Verhältnis wird wegen der unterschiedlichen Entfernungsstaffel bei wachsender Entfernung noch leicht vergrößert. Wir brauchen hier nicht zu diskutieren, ob eine derartige Tarifpolitik gutzuheißen ist, sondern es ist lediglich festzustellen, daß sie den augenblicklichen politischen Zielsetzungen entspricht. Mit dieser Politik werden Wirkungen angestrebt, die weit über den Bereich der Montangüterindustrie hinausgehen, ja recht eigentlich auf eine Beeinflussung anderer Sektoren abzielen. Nichtsdestoweniger ist zur Verwirklichung dieser Aufgaben eine freie Gestaltung auch der Montangütertarife Voraussetzung.

Es ist bisher keineswegs abzusehen, welche Vorschläge bei der Diskussion der Harmonisierung von den verschiedenen Seiten noch unterbreitet werden, und ob die heute gültigen Montangütertarife erheblich abgeändert werden sollen, wodurch die national-staatliche Verfügungsgewalt nicht unbedeutend eingengt werden würde. Wir haben angedeutet, welche Voraussetzungen es bedarf, um wirklich fundierte Vorschläge vorlegen zu können. Immerhin läßt sich an einem leider nicht nur theoretischen Beispiel aufzeigen, welche Folgen hinsichtlich der deutschen verkehrspolitischen Zielsetzung eintreten können.

Bei den Beratungen über die Einführung der direkten Tarife wurde nicht nur die Vereinheitlichung der Degression der Streckenfrachten in den Anfangsentfernungen diskutiert, sondern auch deren Vereinheitlichung über die ganze Entfernung ernsthaft erwogen. Die praktische Verwirklichung dieses Gedankens hätte zur Folge gehabt, daß die Frachtsätze der Klassen C und D des Regeltarifs (Walzwerkserzeugnisse) bei Entfernung zwischen 300—400 km die Frachtsätze der Klasse A (z. B. Maschinen) überstiegen hätten, um bei größeren Entfernungen erheblich darüber zu liegen. Die Möglichkeit, das verkehrspolitische Ziel, die Dezentralisierung der Industrie, zu fördern, würde damit zumindest erheblich in Frage gestellt. Es ist zu hoffen, daß derartige Vorschläge nie mehr zur Diskussion stehen werden. Deshalb sollen sie hier auch nicht näher behandelt werden.

Man kann jedoch allgemein gültige Folgerungen daraus ziehen. Auch wenn man die verkehrspolitischen Ziele einer Regierung nicht billigen sollte, so darf doch deren Recht, diese Ziele zu verfolgen, im Rahmen einer Teilintegration nicht angetastet werden. Der Montanunion-Vertrag bestätigt auch ausdrücklich in Art. 70 Abs. 5, daß vorbehaltlich der Durchführung der zu seiner Erfüllung notwendigen Maßnahmen die Tarifhoheit bei den Vertragsstaaten verbleibt. Ist diese Tarifhoheit aber noch gewahrt, wenn sich herausstellen sollte, daß der Vertrag Maßnahmen fordert, — der Beweis dafür wäre, wie gesagt, erst zu erbringen — welche die Regierung zwingen, ihre tarifpolitischen Ziele zu opfern, oder aber die Tarife für

die Nicht-Montangüter in entsprechender Weise anzupassen? Die Tariffreiheit würde zwar formal auch dann bestehen bleiben, wäre jedoch materiell ausgehöhlt. Wie auch die Tarife aussehen mögen, die Art. 70 fordert, vor ihrer Verwirklichung müssen nicht zuletzt diese aufgezeigten Grenzen beachtet werden. Der Vertrag selbst macht der Hohen Behörde dies zur Pflicht, wenn im Art. 2 gesagt ist, es muß darauf geachtet werden, daß „im Wirtschaftsleben der Vertragsstaaten keine tiefgreifenden und anhaltenden Störungen hervorgerufen werden“.

Auf dem Gebiet der Verkehrspolitik wird die Problematik einer Teilintegration besonders deutlich. Das Verkehrswesen ist ein Wirtschaftszweig, der nicht unter den Vertrag fällt, in den aber Eingriffe notwendig sind, um die vertraglichen Ziele zu erreichen. Wenn durch Eingriffe in die Tarifgestaltung für Montangüter jedoch Auswirkungen eintreten, die weit über die erwünschten Wirkungen auf diesem Teilmarkt hinausgehen und in unerwünschter Weise auf andere Wirtschaftsbereiche ausstrahlen, so erscheint damit die Bereitschaft der Mitgliedsstaaten für eine internationale wirtschaftliche Zusammenarbeit, soweit sie im Vertrag zum Ausdruck kommt, offensichtlich überfordert. Sieht man die Verkehrspolitik als ein Mittel der Wirtschaftspolitik an, wie es in Deutschland in hohem Maße getan wird, so ist sie der Währungspolitik oder der Steuerpolitik vergleichbar. Es ist aufschlußreich, daß der Montanunion-Vertrag die Hoheit auf diesen Gebieten unangetastet läßt und auch die Hohe Behörde in dem berühmt gewordenen Steuerstreit die Ansicht vertreten hat, daß sie im Augenblick keinen Anlaß sähe, die Beseitigung der steuerlichen Differenzierungen zwischen den Mitgliedsstaaten zu fordern.<sup>12)</sup>

Dabei kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Wettbewerbsverhältnisse in der Montanindustrie auch durch die Unterschiede in der Währungs- und Steuerpolitik in den einzelnen Ländern erheblich beeinflußt werden müssen. Die Tatsache, daß der Vertrag lediglich Eingriffe in die Verkehrspolitik vorsieht, läßt sich u. a. darauf zurückführen, daß die Väter des Vertrages die Verkehrspolitik nicht als ein dem gemeinsamen Markt „konformes“ Mittel der Wirtschaftspolitik angesehen wissen wollen und die Transporttarife nicht allgemein wie Steuern und Währungsverhältnisse als „natürliche“ Daten des Austausches betrachteten, sondern ganz bestimmte Tarife für notwendig erachteten, um den gemeinsamen Markt funktionsfähig zu gestalten. Sicher ist diese Auffassung berechtigt, besonders insoweit, als man an die Diskriminierungen denkt, die in der ersten und zweiten Etappe der Tarifkorrekturen zu beseitigen waren. Genausowenig, wie man aber eine Harmonisierung von Steuern und Währungspolitik nur für einen Sektor durchführen kann, ohne bestimmte Konsequenzen für die allgemeine Steuer- und Währungspolitik heraufzubeschwören, kann man eine Harmonisierung der Verkehrspolitik für einen Sektor durchführen, ohne die Konsequenzen für die allgemeine Verkehrspolitik zu vermeiden. Die Vertragsbestimmungen bezüglich der Transporttarife können sich hier in Widerspruch zu den Möglichkeiten setzen, die im Rahmen einer Teilintegration gegeben sind. Darauf wird Rücksicht zu nehmen sein.

<sup>12)</sup> Vgl. dazu H. Jürgensen, Die westeuropäische Montanindustrie und ihr gemeinsamer Markt, Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Band 10, Göttingen 1955, S. 227 ff.