

daß sich ein großer Teil der Referate diesem aktuellen Thema zuwendet. Denn es sind zu einem nicht geringen Anteil die Straßenverhältnisse Ursache der Verkehrsunfälle. Durch die Tatsache, daß sich die Mehrzahl der Unfälle in geschlossenen Ortschaften ereignet (1956 494.663 Unfälle in geschlossener Ortslage und 130.720 Unfälle in nicht geschlossener Ortslage), muß das Schwergewicht auf Ortsdurchfahrten, Ausfallstraßen, Kreuzungen und andere Verkehrsknotenpunkte gelegt werden.

Zu diesem Problemkreis gehören sowohl „das Parkproblem in den Städten“ als auch „die Nahverkehrsmittel im Stadtverkehr“, die unter dem abgegriffenen Schlagwort „Verkehrsnot“ bekannt sind. Es gilt hier die Aufgabe zu lösen, die viel zu geringe Verkehrsfläche optimal auszunutzen, um die Gefahr abzuwenden, daß sich öffentlicher und individueller Verkehr gegenseitig behindern.

Die wechselseitige Bezogenheit von Stadtstruktur und Stadtstraßengerüst bedingen, daß sich jedes Verkehrsproblem primär als städtebauliches Problem herausstellt. Somit sind mit der Stadtstruktur schon Umfang, Richtung und Entfernung der Verkehrsströme vorgegeben. Geschwindigkeit, Entfernungen und Verkehrsmengen stellen die Grundfaktoren bei der Dimensionierung der Verkehrswege dar.

Es sind hier insbesondere die Vorträge zu erwähnen, die sich mit den Grundlagen für die bauliche Gestaltung von Stadtstraßenanlagen und mit der Gesetzmäßigkeit des Straßenverkehrsablaufes befassen.

Neben der Behandlung der Straßenunterhaltung und -finanzierung, die gerade für die Kommunen erhebliche Schwierigkeiten mit sich bringen und letztlich nur mit Hilfe der Länder und des Bundes befriedigend gelöst werden können, wird auf die Probleme der Verkehrsunfallstatistik eingegangen. Der Ausbau der Unfallstatistik ist für den Bereich der Verkehrssicherung deshalb von großer Bedeutung, weil die Aufstellung und fachgerechte Auswertung dieser Statistik die Ursachen, die zu einem Verkehrsunfall führen, aufhellen.

Nicht zuletzt soll aber der Themenkreis, der sich mit der Verkehrserziehung befaßt, Erwähnung finden; sind doch die weitaus meisten Unfallursachen auf menschliches Versagen zurückzuführen. Es geht also bei jeglicher Sicherung des Straßenverkehrs darum, auf das Fehlverhalten des Menschen im Verkehr einzuwirken. Daß die Verkehrserziehung und -aufklärung dabei als ein hervorragendes Mittel bezeichnet werden muß, kann nicht bestritten werden. Es bleibt hier die Aufgabe, in verschiedener Weise immer wieder an eine bessere Verkehrsgesinnung zu appellieren; sie dürfte letzten Endes — konsequent und psychologisch richtig durchgeführt — die wirksamste und erfolgversprechendste Maßnahme im Rahmen der Sicherung des modernen Straßenverkehrs sein.

Die Tatsache, daß sich namhafte in- und ausländische Fachleute aus Verkehrswissenschaft und -praxis für diese Studienkurse zur Verfügung gestellt haben, macht die Veröffentlichung besonders wertvoll.

Dipl.-Kfm. Bögel

## Verkehrsprobleme des gemeinsamen Marktes im Lichte der Erfahrungen der Montan-Union\*)

VON DR. A. LINDEN, ESSEN

Man hat mir die Aufgabe gestellt, über „Verkehrsprobleme des gemeinsamen Marktes im Lichte der Erfahrungen der Montan-Union“ zu sprechen, wohl deshalb, weil man weiß, daß ich als Vertreter des deutschen Bergbaus nicht nur an der Fassung der Verkehrsparagraphen des Montan-Union-Vertrages selbst beteiligt, sondern auch als Vertreter der sogenannten Verkehrsnutzer Mitglied des Sachverständigen-Ausschusses für Transportfragen der Hohen Behörde in Luxemburg war. Ich hatte auch Gelegenheit, bei Abfassung der Verkehrsartikel des Vertrages über die EWG den Vertretern der Bundesregierung manchen Rat zu geben, der aus den Erfahrungen in Luxemburg entstanden war. Wenn Sie es mir gestatten, so möchte ich zunächst einiges grundsätzlich bemerken:

Über meine eigene Einstellung zu den Dingen sei gesagt, daß ich absoluter Anhänger einer geeinten europäischen Wirtschaft und darüber hinaus auch eines politisch geeinten Europa bin. Ich betone dies ganz besonders deshalb, weil ich im Verlauf meiner Ausfühungen manche kritische Bemerkung machen muß, ich aber vermeiden möchte, daß der Eindruck entsteht, das Negative würde bei mir das Positive überwiegen. Ganz im Gegenteil: Die Kritik soll lediglich dazu dienen, die Steine aus dem eingeschlagenen richtigen Weg zu räumen.

Weiter bitte ich, beachten zu wollen, daß von der Seite des Verkehrs her betrachtet ein grundsätzlicher Unterschied zwischen dem Vertrag der Montan-Union und der EWG besteht. EGKS sagt im Art. 2: „Die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl ist dazu berufen, im Einklang mit der Gesamtwirtschaft der Mitgliedstaaten und auf der Grundlage eines gemeinsamen Marktes (für Kohle und Stahl) zur Ausweitung der Wirtschaft, zur Steigerung der Beschäftigung und zur Hebung der Lebenshaltung in den Mitgliedstaaten beizutragen.“ Der EWG-Vertrag dagegen faßt im Art. 2 sein Ziel sehr viel weiter: „Aufgabe der Gemeinschaft ist es, durch die Errichtung eines gemeinsamen Marktes und die schrittweise Annäherung der Wirtschaftspolitik der Mitgliedstaaten eine harmonische Entwicklung des Wirtschaftslebens innerhalb der Gemeinschaft, eine beständige und ausgewogene Wirtschaftsausweitung, eine größere Stabilität, eine beschleunigte Hebung der Lebenshaltung und engere Beziehungen zwischen den Staaten zu fördern, die in dieser Gemeinschaft zusammengeschlossen sind.“ Der wesentliche Unterschied ist also der, daß die EGKS im Einklang mit der Gesamtwirtschaft der Mitgliedstaaten vorgehen soll, während die EWG durch eine schrittweise Annäherung der Wirtschaftspolitik der Mitgliedstaaten eine harmonische Entwicklung des Wirtschaftslebens innerhalb der Gemeinschaft erreichen will. Lassen Sie alle Begleitworte weg, so heißt das ganz einfach, daß die EGKS in die Wirtschaftspolitik der Staaten nicht eingreifen will, wohl aber die EWG. So wird denn auch im Art. 3 in 11 Punkten

\*) Vortrag, gehalten am 20. Juni 1958 vor der Gesellschaft für Verkehrswissenschaft an der Universität Freiburg i. Br.

ziemlich klar umrissen, welche wirtschaftspolitischen Maßnahmen man der EWG als „Tätigkeit“ zuweist. Den ersten Punkt könnte man als Zollunion bezeichnen, der zweite Punkt soll eine Zollschutzmauer rund um die EWG-Staaten darstellen, der dritte Punkt befaßt sich mit der Beseitigung von Hindernissen für den Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, viertens soll eine gemeinsame Politik auf dem Gebiet der Landwirtschaft angestrebt werden und zu 5.) ist ausgesprochen: *die Einführung einer gemeinsamen Politik auf dem Gebiete des Verkehrs*. Auch die restlichen Punkte umfassen Tätigkeiten, die der Vereinheitlichung der Wirtschaftspolitik und der Beseitigung von Hemmnissen aller Art innerhalb der EWG dienen sollen. Sie wollen also bitte beachten, daß dementsprechend die EGKS in einigen wenigen Bestimmungen Verkehrsvorschriften nur in einem solchen Sinne bringt, daß der gemeinsame Markt für Kohle und Stahl nicht gestört, sondern gefördert werde; im übrigen aber bleibt die Verkehrspolitik Sache der Mitgliedstaaten. Die EWG dagegen zieht den Verkehr als Teil des Wirtschaftslebens in ihre Bestimmungen und Tätigkeiten mit ein. Allerdings – und das ist die dritte Grundsatzbemerkung, die ich voranstellen wollte – kommen mir alle diese Vorhaben wie Rezepte vor, zu denen die Gebrauchsanweisungen fehlen. Wer damals bei den Verhandlungen über den Text – oder besser bei der Ausarbeitung des Textes – die andauernden Änderungsvorschläge beobachten konnte, fühlte ganz deutlich, daß jeder Unterhändler die Formeln mit aller gebotenen Vorsicht so allumfassend weit zu machen trachtete, daß man schließlich alles hineinpacken konnte. Es ist etwas Wahres an dem Ausspruch, den vor kurzem ein juristischer Spaßvogel prägte: der EWG-Vertrag sei ein pactum de contrahendo, ein „Versprechen, später mal einer Meinung zu sein“, aber daraus den Schluß ziehen zu wollen, daß der EWG-Vertrag kaum große Bedeutung erlangen könne, halte ich ganz und gar nicht für richtig, schon deshalb, weil das außerordentlich zu bedauern wäre. Sicher wird es noch Jahre dauern, bis sich gewisse einheitliche Bestrebungen der Mitgliedstaaten abzeichnen, aber es wird inzwischen unsere Aufgabe sein, die Rahmenbestimmungen des Vertrages auszufüllen. Dabei werden die unterschiedlichen Auffassungen aufeinanderplatzen, und wir werden dann erleben, wie ungeheuer schwer es ist, sich von seiner bisherigen Schulung abzuwenden und wirklich europäisch zu denken. Vielleicht fragt man mich, was ich denn unter wirtschaftlich-europäischem Denken verstehe. Darauf kann ich nur antworten, daß wir es uns abgewöhnen müssen, unsere Entschlüsse immer nur unter Berücksichtigung der Interessen der Wirtschaft des eigenen Landes zu treffen, sondern wir müssen empfinden, daß die Wirtschaft jenseits der Grenzen genauso zu uns gehört wie die eigene. Ganz abgesehen von der Umschulung des Denkens ist hierzu eine Voraussetzung notwendig, deren anfängliches Fehlen ich sowohl bei mir persönlich als auch bei fast allen Sachverständigen in Luxemburg bemerken mußte. Wir waren wohl sachverständig, aber nur für die Verhältnisse des eigenen Landes. Weder wir Deutsche noch die anderen waren in der Lage mitzureden, wenn es sich um Dinge eines anderen Montanlandes handelte. Wer kann auch von mir verlangen, daß ich die Grundzüge etwa des Eisenbahntarifsystems in Italien so gut kenne, daß ich darüber als Sachverständiger zu urteilen vermag? Ich erinnere mich sehr gut daran, daß viele ausländische Bergbau-Sachverständige niemals etwa von bayrischer Pechkohle gehört hatten und auch nicht wußten, daß etwa in Hessen Braunkohle gegraben wird. Beim EGKS-Vertrag handelt es sich nur um Stein- und Braunkohle, Erz und Eisen; wenn in diesem Sinne die Sachverständigen über *alle* Güterarten im gemeinsamen Markt der EWG sprechen und entscheiden sollen, dann scheint es mir sehr empfehlenswert zu sein, daß die Wirt-

schaftsgeographen aller Universitäten schleunigst die erforderlichen Sachverständigen ausbilden. Die Kenntnisse in der Wirtschaftsgeographie der Länder sind auch unbedingt erforderlich zur Beurteilung der Tarifsysteme, der tariflichen Sonderregelungen, der Schiffsfrachten usw., die doch letzten Endes auf die wirtschaftlichen und wirtschaftsgeographischen Verhältnisse aufgebaut sind. Auch hierin haben wir innerhalb der Montan-Union unsere Erfahrungen machen müssen. Die mangelhafte Kenntnis der wirtschaftlichen und geographischen Verhältnisse hat häufig zu heftigen Auseinandersetzungen geführt, die sich lösten, sobald sich herausstellte, daß man wegen Unkenntnis von falschen Voraussetzungen ausgegangen war.

Wenn man nach dem EWG-Vertrag zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik kommen will, dann scheint es mir erst recht notwendig zu sein, daß sich in dem nach Artikel 83 vorgesehenen Beratenden Ausschuß für Verkehrsfragen Experten unterhalten, die durch ein wirklich umfassendes Wissen nicht nur über das eigene Land das erste Hindernis überspringen können, das gleich am Beginn des Beratungsweges alles zu sperren scheint: das gegenseitige Mißtrauen. Ich will bestimmt nicht behaupten, daß die Unterhändler der Staaten mit vorgefaßtem Mißtrauen in jede Sitzung gehen, aber das Mißtrauen tritt sofort auf, wenn man nicht auf Grund eigener Kenntnisse in der Lage ist, einem Vortrag zu folgen und dessen Richtigkeit zu beurteilen.

Ich darf nun auf die einzelnen Artikel des EWG-Vertrages eingehen und sie dort – wo es gegeben ist – mit dem Vertrage der Montan-Union vergleichen. Die Bestimmungen des Titels „Verkehr“ sind in den Artikeln 74 bis 84 zusammengefaßt.

#### Artikel 74

besagt, daß auf dem Gebiete des Verkehrs die Mitgliedstaaten die Vertragsziele im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik verfolgen. Der Artikel baut auf Artikel 3 auf, in welchem die Tätigkeiten der Gemeinschaft umrissen sind und der unter Punkt e) die Einführung einer gemeinsamen Politik auf dem Gebiet des Verkehrs fordert. Hier also sollen Wirtschafts- und Verkehrspolitik innerhalb der Gemeinschaft zu einem harmonischen Ganzen entwickelt werden, während nach dem EGKS-Vertrag eine der Souveränität der Länder unterstehende Verkehrspolitik nicht grundsätzlich, sondern nur in Frachten und Beförderungsbedingungen da und dort so geändert werden soll, wie es der gemeinsame Markt von Kohle und Stahl erforderlich macht.

Es gehört allerhand Mut dazu, wenn verantwortliche Männer von sechs Regierungen einen Vertrag unterschreiben, wonach sie sich zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik verpflichten. Man ist geneigt, den Goethe-Vers zu zitieren: „Du sprichst ein großes Wort gelassen aus.“ Liest man in der Folge den nächsten Artikel 75, dann überkommt einen das Gefühl, als ob diese verantwortlichen Männer doch etwas Angst vor der Courage bekommen hätten. Denn da wird eine Menge von Vorsichtsmaßnahmen eingebaut, die erkennen lassen, daß die Verfasser sich der Schwere ihres Vorhabens sehr wohl bewußt waren. Zur Durchführung der gemeinsamen Verkehrspolitik soll der vorgesehene Ministerrat

- a) für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsame Regeln aufstellen;
- b) für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind, die Bedingungen festlegen; und er soll

c) alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften erlassen.

Wenn der gemeinsame Markt nach Artikel 8 während einer Übergangszeit von 12 Jahren – bestehend aus 3 Stufen von je 4 Jahren – schrittweise verwirklicht werden soll, so ist die Durchführung der Maßnahmen für eine gemeinsame Verkehrspolitik wegen der Notwendigkeit der Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs auch erst bis zum Ende der zweiten Stufe vorgesehen. Wird dieser früheste Zeitpunkt, also nach acht Jahren, zu erreichen versucht, dann müssen die Beschlüsse des Ministerrats *einstimmig* gefaßt werden, d. h. also praktisch jedes Land muß seine Zustimmung geben. Ist die Durchführung nach Ablauf der zweiten Stufe noch nicht erreicht, dann kann der Ministerrat auf der Basis eines entsprechenden Vorschlages der Kommissare nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses sowie der „Versammlung“ (das ist das internationale EWG-Parlament mit 142 Mitgliedern) mit qualifizierter Mehrheit entscheiden. Qualifizierte Mehrheit bedeutet, daß die Stimmen der Länder im Rat gewogen werden. Deutschland, Frankreich, Italien haben je 4 Stimmen, Belgien und Holland je 2 und Luxemburg 1 Stimme. Wenn also eine qualifizierte Mehrheit zustande kommen soll, dann muß das Verhältnis mindestens 12 : 5 betragen. Außerdem wird eine Art Wertungsunterschied gemacht zwischen den Maßnahmen, die zur Erreichung einer gemeinsamen Verkehrspolitik zweckdienlich erscheinen. Handelt es sich um die Erlassung von Vorschriften über die Grundsätze der Verkehrsordnung, deren Anwendung die Lebenshaltung und die Beschäftigungslage in bestimmten Gebieten sowie den Betrieb der Verkehrseinrichtungen ernstlich beeinträchtigen könnte, dann muß der Ministerrat einstimmig beschließen.

Ich möchte glauben, daß in diesen Bedingungen genügend Bremsen enthalten sind, die man gegen Voreiligkeit oder sonst begrüßenswerten Feuereifer anlegen kann und auch muß. Wenn man sich aber in weiser Haltung selbst die Gelegenheit gibt, sehr tief und lang über eine gemeinsame Verkehrspolitik nachzudenken, dann schreibt der

#### Artikel 76

mit vollem Recht vor, daß in der Zwischenzeit keiner der Vertragsstaaten seine jetzt geltenden Vorschriften für die Verkehrsunternehmer anderer Mitgliedstaaten ungünstiger gestalten darf als für inländische Verkehrsunternehmer. Es war z. B. häufig ein Knurren darüber zu hören, daß die schweren Transitlastwagen der Firma van Gent & Loos in Rotterdam (sprich: Holländische Eisenbahnen) in Deutschland keine Straßenbenutzungsgebühr zu bezahlen brauchen. Ich möchte nicht darüber urteilen, wessen Lastkraftwagen am meisten ausländische Straßen benutzen, auf jeden Fall aber muß das Knurren jetzt aufhören, wenn nicht – wie der Artikel 76 besagt – der Ministerrat einstimmig etwas anderes billigt.

Man könnte sagen, daß die bisher besprochenen Artikel 74–76 gewissermaßen die Verfahrensvorschriften zu Punkt e) des Artikels 3, nämlich der Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik, darstellen. *Wie* diese gemeinsame Verkehrspolitik aussehen soll, ist bis jetzt nicht gesagt und wird auch begrifflicher Weise in den folgenden Artikeln nicht gesagt. Aber bei der genauen Verfolgung der weiteren Artikel stößt man sehr rasch auf Dinge, die einen erkennen lassen, weshalb man so lange Zeiten vorgesehen und so viel Vorsicht bei der Abfassung der Verkehrsartikel walten lassen. Ich hebe hier zunächst als Beispiel eine Grundsatzfrage hervor, die uns bei sehr vielen Einzelheiten auch in Luxemburg immer wieder beschäftigt hat. Soll die gemeinsame Verkehrspolitik zielstrebend mehr in der Richtung einer Liberalisierung ausgerichtet sein oder mehr in der

Linie eines dirigistischen Systems. Sie werden mir antworten, daß die Richtung die gleiche sein muß wie diejenige der gemeinsamen Wirtschaftspolitik.

Das ist zweifellos richtig; aber auch hierfür sind nur Rezepte ohne Gebrauchsanweisungen gegeben, und es ist ganz offensichtlich, daß in der Wirtschaftspolitik wir auch in der Verkehrspolitik die Auffassungen der Vertragsstaaten sehr unterschiedlich sind, und diese Meinungsdivergenzen sind es ja auch, die zu den weitgefaßten Bestimmungen geführt haben, so daß zunächst einmal jeder seine Unterschrift geben konnte. Der Widerstreit der Meinungen wird erst beginnen, wenn die weiten Mäntel ausgefüllt werden sollen.

Ich möchte Sie beispielsweise auf die klare Bestimmung des Artikels 70 Absatz 3 des Montan-Union-Vertrages hinweisen, der ganz ausdrücklich bestimmt, daß die Frachttafeln, Frachten und Tarifbestimmungen jeder Art, die auf die Binnentransporte von Kohle und Stahl innerhalb jedes Mitgliedstaates und zwischen den Mitgliedstaaten Anwendung finden, veröffentlicht oder doch der Hohen Behörde zur Kenntnis gebracht werden müssen.

Diese sogenannte Öffentlichkeit der Tarife bei der Eisenbahn finden Sie im § 6 der E. V. O. der deutschen Bundesbahnen, im Artikel 9 des Internationalen Übereinkommens über den Güterverkehr, Sie finden sie im Grundrecht fast aller europäischen Eisenbahnen, aber Sie finden eine derartige Bestimmung nicht im Vertrag über die EWG. Das ist sehr eigenartig. In den weiteren Artikeln, die wir noch zu behandeln haben, schreibt der Vertrag die Nachprüfung der Tarife in dem Sinne vor, ob sie mit den Vertragsbestimmungen in Einklang stehen. Wenn aber keine Vorschrift besteht, die Tarife zu veröffentlichen oder der europäischen Kommission mitzuteilen, woher sollen dann die Prüfer die nötigen Unterlagen erhalten? Ob es hier einen Ausweg gibt oder nicht, möchte ich zunächst offenlassen und nur darauf hinweisen, daß das Fehlen dieser Vorschrift der Öffentlichkeit der Tarife kaum ein Versehen ist, sondern lediglich ein vielleicht vermeintlicher Erfolg der Liberalisten im Streit um die Richtung der gemeinsamen Verkehrspolitik. Im übrigen gibt Ihnen der sogenannte *Kapteyn*-Bericht, der im Dezember 1957 in Rom dem Montan-Parlament vorgelegt worden ist, manchen Anhalt dafür, mit welchen Gedankengängen wir uns bei der Vereinheitlichung der europäischen Verkehrspolitik zu befassen haben werden.

Setzen wir nun in diesem Zusammenhang die Beurteilung der einzelnen Artikel fort, dann schreibt zunächst der

#### Artikel 77

folgendes vor:

„Mit diesem Vertrag vereinbar sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordination des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen.“

Hier haben sich ganz offensichtlich zur Abwechslung die Dirigisten durchgesetzt. Ich kann mir denken, daß jedem Liberalisten die Aufnahme eines Begriffes wie „Koordination des Verkehrs“ sehr schwer geworden ist, weil die Koordinierung immer in gewissem Ausmaß einen Dirigismus voraussetzt. Der zweite Halbsatz aber ist eine Konzession an die teils mehr, teils weniger gemeinwirtschaftliche Tarifpolitik der Eisenbahnen, die – ebenfalls teils mehr, teils weniger – zu staatlichen Subventionen führen kann.

Demgegenüber sagt aber der nächste

*Artikel 78:*

„Jede Maßnahme auf dem Gebiet der Beförderungsentgelte und -bedingungen, die im Rahmen dieses Vertrages getroffen wird, hat der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmer Rechnung zu tragen.“

Man hat hieraus den Schluß ziehen zu müssen geglaubt, daß demnach der EWG-Vertrag die Ausrichtung der Beförderungsentgelte nach den Selbstkosten vorschreibe. Wenn das richtig wäre, dann hätten die deutschen Unterhändler keinesfalls ihre Zustimmung gegeben. Die bei den Eisenbahnen anstehende Frage „gemeinwirtschaftliches Tarifsystem oder Tarife auf Kostengrundlage“ ist ein Grundsatzproblem, das im Rahmen der einheitlichen Verkehrspolitik gelöst werden muß. Hier handelt es sich ganz einfach um eine Schutzbestimmung für die Verkehrsträger, wonach man ihnen Maßnahmen, die im Rahmen des Vertrages die Beförderungsentgelte ändern, nur dann zumuten kann, wenn sie der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmen Rechnung tragen.

Beiden Artikeln 77 und 78 steht im Montan-Vertrag eigentlich nichts Vergleichbares gegenüber. Aber es ist ganz interessant festzustellen, daß bei den Pariser Verhandlungen über den Wortlaut der Verkehrsbestimmungen des Montan-Vertrages hauptsächlich von französischer Seite sehr lebhaft der Wunsch vertreten wurde, in den Vertrag irgendwie die Bestimmung hineinzubringen, daß die Eisenbahntarife auf der Grundlage der Selbstkosten gebildet sein müßten. Das wurde damals abgelehnt, und zwar mit vollem Recht, weil ja der Montan-Vertrag sich selbst nicht in die Verkehrspolitik einmischen, sondern nur die Regierungen veranlassen will, die Frachten und Beförderungsbedingungen so zu erstellen, wie dies das ordnungsmäßige Arbeiten des gemeinsamen Marktes erforderlich macht. Wenn deshalb in § 10 der Übergangsbestimmungen zum Montan-Vertrag gesagt ist, daß bei der erwünschten Harmonisierung der Frachten und Beförderungsbedingungen „u. a. die Selbstkosten der Transporte zu berücksichtigen“ sind, so kann das keinesfalls heißen, die Harmonisierung sei auf der Basis der Selbstkosten durchzuführen, sondern bedeutet ausschließlich, daß man den Verkehrsträgern eine Angleichung untereinander nur insoweit zumuten will, als ihre Selbstkosten es zulassen. Die viel besprochene Frage der stärkeren Hervorkehrung des Selbstkostenprinzips im Tarifsystem wird damit also weder im Montan-Vertrag noch im EWG-Vertrag angeschnitten. Es ist vielmehr — wie der schöne Ausdruck lautet — „noch alles drin“, nämlich in den Vorschlägen, die die europäische Kommission im Laufe der acht Jahre über eine gemeinsame Verkehrspolitik machen soll. Greifbarer wird der

*Artikel 79*

Er besagt: „Im Verkehr innerhalb der Gemeinschaft werden spätestens vor dem Ende der zweiten Stufe (also vor Ablauf von 8 Jahren) die Diskriminierungen beseitigt, die darin bestehen, daß ein Verkehrsunternehmer in denselben Verkehrsverbindungen für die gleichen Güter je nach ihrem Herkunfts- oder Bestimmungsland unterschiedliche Frachten und Beförderungsbedingungen anwendet.“

Wenn man diese Bestimmung des EWG-Vertrages mit der entsprechenden Bestimmung des Montan-Vertrages Artikel 70 Absatz 2 vergleicht, dann glaube ich dem Sinne nach eine ziemliche Übereinstimmung feststellen zu können. Allerdings spricht der Montan-Vertrag von Diskriminierungen im Verkehr zwischen den Ländern der Gemeinschaft,

die „insbesondere“ auf dem Herkunfts- oder Bestimmungsland beruhen, während der EWG-Vertrag ausschließlich von solchen Diskriminierungen spricht. Der Montan-Vertrag geht also weiter und läßt in seinem Wortlaut vermuten, daß es auch noch andere Diskriminierungen geben könnte als solche, die auf dem Herkunfts- oder Bestimmungsland beruhen. Außerdem beschränkt sich der EWG-Vertrag auf Diskriminierungen durch „einen Verkehrsunternehmer“, während der Montan-Vertrag von Diskriminierungen allgemein spricht. Auch hier kommt eine Beschränkung zum Ausdruck; da die Binnenschifffahrt und der Straßenverkehr im Gegensatz zum Schienenverkehr eine Vielzahl von Verkehrsunternehmern kennen und vorläufig im grenzüberschreitenden Verkehr keine verbindlichen gleichen Frachten und Beförderungsbedingungen haben, klafft hier eine Lücke, die sich nur schließen läßt, wenn man sich entschließt, der gemeinsamen Verkehrspolitik eine dirigistische Richtung zu geben. Sicherlich haben die verantwortlichen Unterhändler dies sehr wohl erkannt, aber auch hierbei scheint es nicht möglich gewesen zu sein, sich zu einigen, weshalb man dem Diskriminierungsartikel folgenden Absatz beigegeben hat:

„Binnen zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Vertrages trifft der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses eine Regelung zur Durchführung des Absatzes 1. Er kann insbesondere die erforderlichen Vorschriften erlassen, um es den Organen der Gemeinschaft zu ermöglichen, für die Beachtung des Absatzes 1 Sorge zu tragen und um den Verkehrsnutzern die Vorteile dieser Bestimmung voll zukommen zu lassen.“

Es sieht so aus, als ob auch hier die eigentliche Entscheidung nur vertagt und in die Organe der EWG verlegt worden wäre. Erinnern Sie sich bitte an meine vorherigen Darlegungen, daß der EWG-Vertrag eigenartigerweise nicht die Bestimmung enthält, daß die Frachten und Beförderungsbedingungen veröffentlicht oder der Kommission mitgeteilt werden müssen. Auch hier möchte man annehmen, daß die nach Artikel 79 Absatz 3 vorgesehene Regelung, die mit qualifizierter Mehrheit durch den Ministerrat getroffen werden wird, die eigentliche Entscheidung erst bringen soll. Es muß wohl so sein, denn sonst könnte der Absatz 4 dieses Artikels gar nicht erfüllt werden, in dem es heißt:

„Die Kommission prüft von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaates die Diskriminierungsfälle des Absatzes 1 und erläßt nach Beratung mit jedem in Betracht kommenden Mitgliedstaat die erforderlichen Entscheidungen . . .“.

Also auch hier möchte ich davor warnen, voreilige Schlüsse aus der Unbestimmtheit der Vorschriften zu ziehen; denn Sie finden sozusagen hinter jeder Unklarheit die Bestimmung, daß die Organe der EWG innerhalb bestimmter Zeiten die nötige Klarheit schaffen sollen. Diese Klarheit wird zum Teil sicher in eine ähnliche Richtung gehen, wie sie im Montan-Vertrag vorgeschrieben oder gefunden worden ist. Dasselbe wird der Fall sein mit den Vorschriften in

*Artikel 80,*

der sich mit den Ausnahmetarifen befaßt.

„Mit Beginn der zweiten Stufe (also nach Ablauf von 4 Jahren) sind im Verkehr innerhalb der Gemeinschaft die von einem Mitgliedstaat auferlegten Frachten und Beförderungsbedingungen verboten, die in irgendeiner Weise der Unterstützung

oder dem Schutz eines oder mehrerer bestimmter Unternehmen oder Industrien dienen, es sei denn, daß die Kommission die Genehmigung hierzu erteilt.“

Der zweite Absatz besagt, daß die Kommission von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaates die in Absatz 1 bezeichneten Frachten und Beförderungsbedingungen prüft, wobei sie jedoch mancherlei berücksichtigen muß, auf das ich gleich zurückkommen werde.

Im letzten Absatz wird betont, daß das genannte Verbot die *Wettbewerbstarife* nicht betrifft.

Dem Grundsatz nach ist die Verbotsbestimmung für Unterstützungstarife die gleiche wie im Montan-Vertrag. In beiden Verträgen ist auch die Möglichkeit der Genehmigung solcher Tarife vorgesehen. Aber der EWG-Vertrag legt der Europäischen Kommission die Verpflichtung auf, bei der Prüfung dieser Tarife mancherlei Gesichtspunkte zu berücksichtigen, die der Montan-Vertrag nicht niedergelegt hat. Der Montan-Vertrag besagt nur, daß die Hohe Behörde die Ausnahmetarife daraufhin zu prüfen hat, ob sie mit den Grundsätzen des Vertrages in Einklang stehen, und als Schutzvorschrift steht im § 10 der Übergangsbestimmungen, daß bei einer von der Hohen Behörde vorgeschriebenen Abänderung Fristen zu bewilligen sind, um jede schwere wirtschaftliche Störung zu vermeiden. Der EWG-Vertrag schreibt beim gleichen Prüfungsverfahren im Artikel 80 Absatz 2 vor, daß

1. die Erfordernisse einer angemessenen Standortpolitik zu berücksichtigen sind,
2. gegebenenfalls die Bedürfnisse der unterentwickelten Gebiete,
3. die Probleme, die sich für solche Gebiete ergeben, die durch politische Umstände schwer betroffen sind.

Hierzu darf ich vor allem auf den sogenannten Deutschlandartikel Nr. 82 verweisen, der ganz allgemein im Rahmen des Verkehrs folgendes festlegt:

„Den Bestimmungen dieses Titels (Verkehr) stehen Maßnahmen in der Bundesrepublik Deutschland nicht entgegen, soweit sie erforderlich sind, um die wirtschaftlichen Nachteile auszugleichen, die der Wirtschaft bestimmter, von der Teilung Deutschlands betroffener Gebiete der Bundesrepublik aus dieser Teilung entstehen.“

Damit ist die Berücksichtigung der Notlage in jenen Gebieten Deutschlands, deren Wirtschaft durch die Trennung geschädigt ist, für den Titel Verkehr ganz allgemein, dann aber auch noch einmal besonders angeordnet bei der Prüfung von Ausnahmetarifen mit Unterstützungscharakter.

Weiter ist bei der Prüfung solcher Tarife

4. noch auf die Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen den Verkehrsarten zu achten.

Sie wollen daraus ersehen, daß hinsichtlich des Verbots bzw. der Genehmigung von Ausnahmetarifen mit Unterstützungscharakter der EWG-Vertrag sich eine sehr viel größere Beschränkung und vor allem sehr viel mehr Vorsicht auferlegt als der Montan-Vertrag. Ganz zweifellos haben bei diesen Artikeln des EWG-Vertrags die Erfahrungen Pate gestanden, die bei den Verhandlungen über die Ausnahmetarife mit der Hohen Behörde in Luxemburg gemacht worden sind. Zwar waren die Entscheidungen der Hohen Behörde vom 9. 2. 1958 über die Ausnahmetarife bei Abfassung der EWG-Bestimmungen noch nicht ergangen, aber der Lauf der Verhandlungen ließ das Ergebnis

in dem Sinne vermuten, daß man mehr der juristischen Auslegung des geschriebenen Wortes und weniger dem Geist des Vertrages folgen werde. Wenn Sie in letzter Zeit häufig in der Presse von den Entscheidungen der Hohen Behörde über die Ausnahmetarife sowie über die beim Gerichtshof der Hohen Behörde eingereichten Klagen der Bundesregierung und der betroffenen Werke gelesen haben, so wird Ihnen nach meinen Darlegungen deutlicher werden, um was es hier geht. Und nehmen Sie es einem „Verkehrsnutzer“ oder „Utilisateur“, wie wir in Luxemburg bezeichnet werden, nicht übel, wenn er neben der mit Vorsicht beobachteten „gemeinsamen Verkehrspolitik“ eben diese Prüfung der Ausnahmetarife für besonders wichtig erachtet. Ich habe dazu Veranlassung und bitte um Entschuldigung, wenn ich zur Erklärung etwas weiter aushole.

Soweit die deutschen Kohlenausnahmetarife in Frage kommen, hat die Hohe Behörde ihre Entscheidung über das Fortbestehen dieser Tarife in zwei Abteilungen gegeben. Die erste betrifft die Ausnahmetarife 6 B 30–33, die alle vier für Eisenerzbergwerke, Eisenhütten und Eisenwerke gelten, die zweite Abteilung betrifft alle übrigen Kohlenausnahmetarife. Die von der Hohen Behörde selbst so genannte „Entscheidung“ zu diesen „übrigen“ Kohlentarifen ist rechtlich nach meiner Meinung überhaupt keine Entscheidung. Nach der Äußerung zu jedem einzelnen Tarif bittet die Hohe Behörde stets die Bundesregierung, bis zu einem bestimmten Zeitpunkt entweder das Einverständnis mit der Auffassung der Hohen Behörde mitzuteilen oder aber diejenigen Bemerkungen zu übermitteln, welche die Bundesregierung gemäß Artikel 88 Absatz 1 des Vertrages zu machen wünscht. Dieser Absatz 1 des Artikels 88 lautet:

„Ist die Hohe Behörde der Auffassung, daß ein Staat einer ihm nach diesem Vertrag obliegenden Verpflichtung nicht nachgekommen ist, so stellt sie diese Verletzung durch eine mit Gründen versehene Entscheidung fest; sie hat dem Staat *zuvor* Gelegenheit zur Äußerung zu geben.“

Da im vorliegenden Falle die Äußerung erst gewünscht oder besser anheimgestellt wird, kann es sich also noch nicht um die Entscheidung handeln. Das ist aus dem Grunde bemerkenswert, weil Hohe Behörde und Bundesregierung nur ein einziges Mal und dabei ziemlich oberflächlich über diese sogenannten „übrigen“ Kohlentarife verhandelt haben. Dafür aber wurde jahrelang sehr eingehend und unter wachsendem Druck französischer Interessenten und der französischen Regierung über die Kohlentarife für deutsche Eisenwerke verhandelt. Der Grund dafür lag und liegt ganz offen auf der Hand, und es ist auch von französischer Seite nie bestritten worden, daß durchaus kein Interesse an einer Aufhebung dieser Ausnahmetarife besteht, man vielmehr lediglich die Ausdehnung der Tarife auf die lothringische und luxemburgische Eisenindustrie wünscht. Es wurde jede Rechtsauslegung versucht, um dieses Ziel zu erreichen und die Rückversicherung gegen eine zwar ungewünschte, aber durchaus mögliche Aufhebung der Tarife dadurch abgeschlossen, daß man auf höchstem Level den Vertrag über den Bau des Moselkanals schloß. Ob man nach Fertigstellung über diesen Wasserweg fahren wird oder nicht, soll hier nicht untersucht werden; ebensowenig möchte ich die Frage untersuchen, ob die vorgesehenen, unter den Selbstkosten liegenden Schiffsabgaben eine gemäß Artikel 4 Absatz c des Montan-Vertrages verbotene Subvention darstellen. Auf alle Fälle denkt man sich in Lothringen und Luxemburg die Wirkung des Wasserweges so, daß er die Eisenbahnen zur Verbilligung des Schienenweges zwingen wird.

Die Entscheidung über diese Ausnahmetarife für die deutsche Eisenindustrie ist der

Hohen Behörde recht schwer geworden. Hätte man sich auf die französische Beschwerdebegründung berufen können, so wäre der Entscheid leicht geworden. Die Franzosen behaupteten sehr einfach, daß die Tarife 6 B 30—33 in Wirklichkeit eine Einheit, also einen einzigen Tarif darstellen, der praktisch der gesamten deutschen eisenschaffenden Industrie eine Vorzugsfracht gewährt. Es sei deshalb ein Tarif mit allgemeinem Geltungsbereich, der nach Artikel 70 Absatz 2 auf alle Länder der Gemeinschaft ausgedehnt werden müsse. Diese Begründung ist nun allerdings ganz sicher nicht richtig, denn es war unschwer nachzuweisen, daß die Ausnahmetarife 32 für die Metallwerke Lübeck, 33 für die Hüttenwerke in Peine und Salzgitter sowie Teil 2 des AT 6 B 30 für Georgsmarienhütte und Osnabrück tatsächlich reine Wettbewerbsstarife gegen den Wasserweg darstellen und insofern überhaupt keine Unterstützung enthalten. Lediglich die AT 6 B 30 Abteilung I für die Eisenindustrie im Sieg-Lahn-Dillkreis sowie 6 B 31 für die oberpfälzischen Werke Maximilians- und Luitpoldhütte können als Unterstützungstarife bezeichnet werden. Dementsprechend hat sich auch die Hohe Behörde entschließen müssen, die reinen Wettbewerbsstarife unbeanstandet zu lassen und sich nur mit den Tarifen 30 und 31 zu befassen. (Eine kleine Änderungsanordnung beim Wettbewerbsstarif 33 braucht hier nicht zu interessieren.) Kurz gesagt ist die Entscheidung so, daß der AT 6 B 30 für den Sieg-Lahn-Dillkreis je nach Werken mit verschiedenen Fristen ganz aufgehoben und die Ermäßigung des AT 6 B 31 für die oberpfälzischen Hüttenwerke von 21 % auf 8 % heruntersetzt werden soll.

Ich sagte schon, daß der Hohen Behörde diese Entscheidung recht schwer gefallen ist, weil sie einerseits deutsche Interessen schädigt und andererseits die französischen Beschwerdeführer in keiner Weise zufriedenstellt. Wir haben dabei die Erfahrung machen müssen, daß die Hohe Behörde der Montan-Union auch nach Kompromissen fahnden kann, wenn sie einer Entscheidung ausweichen will. Vor der Beschlußfassung hat die Hohe Behörde die Bundesregierung wissen lassen, daß sie voraussichtlich zu einer Ablehnung der Unterstützungstarife für die Eisenindustrie kommen werde, was allerdings vermieden werden könne, wenn die Bundesregierung die Deutsche Bundesbahn anweisen würde, einen für die Eisenindustrie aller Montan-Länder geltenden Ausnahmetarif einzuführen. Der Tarif sollte nach Vorschlag nur für Hochofenkoks und Koksfeinkohle an Werke der Eisenindustrie gelten, sollte an die Auflieferung von vorgeschriebenen Mindestmengen und an fahrplanmäßig festgelegte geschlossene Züge oder Zuggruppen gebunden sein. Außerdem dachte sich die Hohe Behörde die Frachtermäßigung beginnend zwischen 150—250 km. Vorweg gesagt hätte ein solcher Tarif die von Luxemburg gewünschte Ausschaltung der Eisenindustrie des Sieg-Lahn-Dillkreises bedeutet, weil die Entfernungen ab der Ruhr unter 200 km liegen, dafür aber wären Lothringen und Luxemburg in die Ermäßigung einbezogen und die französischen Wünsche erfüllt worden. Die Hohe Behörde hat über diesen Vorschlag mit dem Bundesverkehrsminister, Herrn Dr. Seebohm, verhandelt, der aber ein Eingehen hierauf ziemlich kategorisch ablehnte. Seine Begründungen hierfür sind von besonderem Interesse, weil alle diese Fragen mit Sicherheit im Rahmen des Versuchs zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik wieder auftauchen werden. Dr. Seebohm lehnte mit vier Gründen ab:

1. Eine Verbilligung des Kohlen- oder Koksbezuges in geschlossenen Zügen würde nur den großen Werken zugute kommen, während die kleineren die höheren Frachten für Einzelwagen zu zahlen und damit wirtschaftliche Nachteile in Kauf zu nehmen hätten.

2. Es sei abwegig zu glauben, daß die Beförderung von Brennstoffen in geschlossenen Zügen der Bundesbahn wesentliche Kostenersparnisse bringe. (Tatsächlich hat die Bundesbahn vor einigen Jahren derartige Kostenuntersuchungen angestellt. Das Ergebnis war für die Gesamtgüterabfuhr aus dem Ruhrrevier verblüffend schlecht. Das rührt daher, daß die Bahn zur Komplettierung eines jeden abgehenden Regelzuges beladene Kohleneinzelwagen braucht. Je mehr geschlossene Kohlenzüge abrollen, desto mehr muß sie mit anderen Gütern schlechtausgelastete Regelzüge fahren. Die Ersparnisse an Kosten für ganze Kohlenzüge werden durch die schlechte Auslastung der Regelzüge größtenteils wieder aufgehoben.)
3. Seebohm antwortete weiter, daß keinerlei Ursache bestehe, die Frachtermäßigung für geschlossene Züge nur den Hüttenwerken zu geben. Wenn schon, dann müsse einerseits jeder Kohlengroßempfänger dasselbe Recht erhalten und andererseits müsse diese Frachtermäßigung allen Güterarten zugestanden werden, wenn sie in geschlossenen Zügen angedient werden. Erze, Sand, Kies, Kalk, Düngemittel usw. hätten dasselbe Recht wie Kohle. Das müsse zu bedeutenden Frachtausfällen der Bundesbahn führen, die schließlich durch eine allgemeine Tarifierhöhung wieder hereingeholt werden müßten.
4. verwies Dr. Seebohm mit Recht darauf, daß eine Verstärkung der Bahnabfuhr in geschlossenen Zügen zu einer Verschiebung des Wettbewerbsverhältnisses zwischen der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt führen werde, die er keinesfalls mitmachen könne.

Nach dieser Ablehnung des Vorschlages durch die Bundesregierung hat die Hohe Behörde ihre Entscheidung am 9. 2. 1958 getroffen, und uns interessiert im Vergleich zu den Bestimmungen des EWG-Vertrages in erster Linie die Begründung für diese Entscheidung.

Bezüglich des AT 6 B 30 behauptet die Hohe Behörde zunächst, daß der Tarif diskriminierend sei, weil die Unternehmen in den Genuß einer Maßnahme kommen, die anderen Unternehmen, die sich *hinsichtlich des Transports in vergleichbarer Lage befinden*, vorenthalten werden. Der Montan-Vertrag schreibt in Art. 70 Abs. 1 vor:

„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.“

Die Bundesregierung ist mit Recht der Auffassung, daß die Vergleichbarkeit der Lage nach allen wirtschaftlich gegebenen Möglichkeiten und Voraussetzungen zu untersuchen und festzustellen ist. Die Hohe Behörde macht sich im Gegensatz zum Vertrag die Sache sehr leicht, indem sie die vergleichbare Lage „hinsichtlich des Transports“ als gegeben hinstellt. Man muß mit Recht fragen, was eine vergleichbare Lage hinsichtlich des Transports überhaupt bedeuten soll. Soll die gleiche Entfernung der Maßstab sein oder die Belieferung mit dem gleichen Transportmittel? Liegt einer der bedeutendsten Unterschiede in der vergleichbaren Lage nicht viel mehr etwa darin, daß z. B. ein Hüttenwerk in unmittelbarer Nähe von Erzvorkommen arbeitet, während ein anderes davon weit entfernt ist? Auf keinen Fall kann eine vergleichbare Lage „hinsichtlich des Transports“ allein genügen.

Der EWG-Vertrag kennt diesen höchst unklaren Begriff der „vergleichbaren Lage“ in seinen Verkehrsbestimmungen nicht.

Die Hohe Behörde entscheidet weiter, daß das Ausmaß der Entfernung eines Werkes von seinen Rohstoffquellen nicht als Grund für eine Frachtermäßigung angesehen werden dürfe. Die Anerkennung wäre nicht vereinbar mit Artikel 2 Absatz 2 des Montan-Vertrages, wonach die Gemeinschaft in fortschreitender Entwicklung die Voraussetzungen zu schaffen hat,

„die von sich aus die rationellste Verteilung der Erzeugung auf dem höchsten Leistungsstand sichern“.

Wenn es sich darum handeln würde, heute an einer Stelle ein Hüttenwerk zu errichten, das weit von der Erzbasis und weit von der Energiebasis entfernt ist und die Regierung dieses Werk durch unterstützende Maßnahmen lebensfähig machen würde, dann hätte die Hohe Behörde zweifellos recht. Aber hier handelt es sich um Werke, die einstmals aus guten Gründen ihren Standort gewählt haben, die großenteils einem ganzen Landes- teil den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Anstrich gegeben haben, von deren Arbeit Tausende ihr Leben fristen, die nicht einfach ihre Heimat verlassen können und wollen, wenn eine supranationale Behörde *ihrem* Werk nachweist, daß es nicht mehr in die Reihe derjenigen gehört, „die von sich aus die rationellste Verteilung der Erzeugung auf dem höchsten Leistungsstand sichern“. Es ist aber auch nicht so, daß die Väter des Montan-Vertrages dies etwa gewollt hätten. Die Hohe Behörde hat nur vergessen, auch den zweiten Satzteil zu berücksichtigen, der nach der Sicherung auf dem höchsten Leistungsstand und einem Strichpunkt fortfährt:

„sie hat dabei dafür zu sorgen, daß keine Unterbrechung in der Beschäftigung eintritt, und zu vermeiden, daß im Wirtschaftsleben der Mitgliedstaaten tiefgreifende und anhaltende Störungen hervorgerufen werden“.

Diesen Teil des zweiten Satzes in Artikel 2 hat die Hohe Behörde übergangen, und ich möchte hoffen, daß die Bundesregierung und die Werke vor dem Gerichtshof der Montan-Union die Anerkennung durchsetzen werden.

Das dritte Hauptargument des negativen Teils der Entscheidung ist die Auffassung der Hohen Behörde, daß wegen des Standorts der Produktionsstätten in wirtschaftlich benachteiligten Gebieten eine fortlaufende Unterstützung durch die Gewährung von Ausnahmetarifen ebenfalls nicht mit dem Bestreben auf rationellste Verteilung der Erzeugung auf dem höchsten Leistungsstand zu vereinbaren sei. Auch hiergegen ist zu sagen, daß die Hohe Behörde den zweiten Halbsatz zu beachten vergessen hat, wonach vermieden werden muß, daß tiefgreifende Störungen eintreten.

In dem ganzen Zusammenhang aber tritt jetzt die Frage auf, ob Entscheidungen solcher Art überhaupt noch nach den Bestimmungen des Montan-Vertrages zu erlassen sind oder ob nicht *die* — zum Teil auf Grund von Erfahrungen mit dem Montan-Vertrag verbesserten — Abreden der gleichen sechs Vertragsstaaten im EWG-Vertrag zu Grunde zu legen sind. Es könnte sonst sein, daß die Entscheidungen über Unterstützungstarife für Kohle und Stahl nach anderen Grundsätzen erfolgen wie für die Ausnahmetarife für andere Güter.

Zu der Entscheidung über den AT 6 B 31 für die oberpfälzischen Hütten habe ich dem Vorhergesagten nur noch folgendes hinzuzufügen: Die Hohe Behörde ist der Auffassung, daß die Frachtermäßigung für Braunkohlenbriketts für diese Hütten zu Recht besteht, weil die Hütten heute nicht mehr von dem geographisch näher gelegenen Braunkohlenrevier in Mitteldeutschland beliefert werden können, sondern den längeren Transportweg ab dem rheinischen Revier bezahlen müssen. Aber die Vergünstigung soll auf-

gehoben werden, sobald die Hütten wieder von Mitteldeutschland beziehen können. Hinsichtlich der Steinkohle stellt die Hohe Behörde fest, daß für die heute gewährten 21% Frachtermäßigung zwar die wirtschaftlichen und sozialen Schwierigkeiten angegeben werden, unter denen die Werke infolge der nach dem Kriegsende geschaffenen Lage zu leiden haben, daß aber den Werken auch schon vor dem Kriege eine Frachtsenkung gewährt worden war. Da die damalige Ermäßigung 13% betrug, die heutige dagegen 21%, sollen demnach nur 8% als Ausgleich für die Nachteile der Zonennähe anerkannt werden. Eine erstaunlich primitive Rechnung! Auf Grund welcher Vertragsbestimmung sich die Hohe Behörde für berechtigt hält, der Bundesregierung das Ausmaß einer notwendigen Unterstützung vorzuschreiben, wird nicht angegeben. Gerade hier aber setzt der sogenannte Deutschlandartikel 82 im EWG-Vertrag ein, wonach diejenigen Maßnahmen in der Bundesrepublik Deutschland den Bestimmungen des Titels Verkehr nicht entgegenstehen, die erforderlich sind, um die wirtschaftlichen Nachteile auszugleichen, die der Wirtschaft bestimmter, von der Teilung Deutschlands betroffener Gebiete aus dieser Teilung entstehen.

Im Rahmen des *Artikels 80* des EWG-Vertrages möchte ich noch auf zwei Punkte hinweisen, die im Vergleich zum Montan-Vertrag von einer gewissen Bedeutung werden können. Während der Montan-Vertrag von „Unterstützungstarifen für Kohle und Stahl“ spricht (ohne zu erläutern, was man darunter zu verstehen hat), verbietet der EWG-Vertrag im *Artikel 80 Absatz 1* nur solche nicht durch die EWG selbst genehmigten Frachten und Beförderungsbedingungen, die *von einem Mitgliedstaat auferlegt sind*. Diese Fassung ist deshalb ganz besonders interessant, weil sie sozusagen die Entscheidung des Montan-Gerichtshofes über die deutsche Klage wegen der Ausnahmetarife vorwegnimmt. Danach sind nämlich nur solche Ausnahmetarife als Unterstützungstarife anzusehen, die den Verkehrsträgern vom Staate auferlegt sind. Das hat auch durchaus seine Berechtigung; denn ich wage zu behaupten, daß keine Eisenbahn Ausnahmetarife macht, um auf diese Weise einen Verkehrsnutzer zu unterstützen. Ohne staatlichen Zwang ist der Zweck eines Ausnahmetarifs stets entweder der Wettbewerb gegen einen anderen Verkehrsweg oder die Schaffung bzw. die Erhaltung von Verkehrsmengen für die Eisenbahn. Mit anderen Worten also glaube ich sagen zu dürfen, daß ohne staatlichen Zwang eine Eisenbahn bei solchen Ausnahmetarifen kaum an eine Unterstützung des Verfrachters denkt, sondern lediglich daran, daß sie durch ein kaufmännisches Entgegenkommen in erster Linie sich selbst hilft. Dieser erhebliche Unterschied, den auch Professor Dr. *Predöhl* in seinem neuen Buch über „Verkehrspolitik“ sehr scharf herausarbeitet, ist auch für die künftig gemeinsame Verkehrspolitik der EWG von größter Wichtigkeit.

Zum zweiten scheint mir die Fassung des *Artikels 80 Absatz 3* unklar zu sein. Es heißt dort:

„Das in Absatz 1 genannte Verbot (der Unterstützungstarife) betrifft nicht die Wettbewerbstarife“.

Der Satz als solcher ist sicher richtig; aber was sind Wettbewerbstarife? Der Montan-Vertrag spricht klarer vom Wettbewerb zwischen den verschiedenen Transportarten oder verschiedenen Leitungswegen. Ist es beispielsweise ein Wettbewerbstarif, wenn eine Eisenbahn einem Werk eine Frachtermäßigung für Kohle gibt, um das Werk davon abzuhalten, sich dem Ferngasnetz anzuschließen? Oder mit anderen Worten: Dürfen die Eisenbahnen durch Frachtverbilligungen etwa der fortschreitenden Technik in die

Arme fallen, weil damit unter Umständen ein Verlust an Transporten oder besser gesagt eine Einsparung überflüssig gewordener Transportleistungen verbunden ist? Diese Frage leitet über zu der Entscheidung der Hohen Behörde über die sogenannten „übrigen“ Kohlentarife. Da aber hier — vielleicht mit Ausnahme der eben angedeuteten Entscheidung Braunkohle gegen Ferngas — kaum Grundsatzfragen aufgeworfen werden, kann ich mich auf einen Hinweis beschränken, der dieser Vor-Entscheidung der Hohen Behörde einen etwas eigenartigen Anstrich gibt. Wenn die Hohe Behörde Kohlen- ausnahmetarife ausklammert, weil sie z. B. für Blei-, Kupfer- und Zinkhütten gelten, die gar nicht unter den Vertrag über Kohle und Stahl fallen, dann verlangt sie doch im Versandgeltungsbereich die Ausdehnung dieser Tarife auf alle Grenzstationen zu den übrigen Montanländern, damit die Möglichkeit besteht, daß auch von anderen Kohlen- revieren der Montan-Union Kohle an diese Hütten geliefert werden kann. Das hört sich sehr europäisch an, führt aber zu Anomalien, die zum Lachen reizen. Muß z. B. wirklich die Deutsche Bundesbahn die Grenzübergangspunkte nach Italien in einen Ausnahmetarif nach Goslar und Claustal einbeziehen, damit die dortigen Zinkhütten etwa sardische Sulcis-Kohle beziehen können? Man kann es auch übertreiben und ich verstehe sehr gut, wenn die Deutsche Bundesbahn bei solchen Zumutungen anfängt, ungemütlich zu werden.

Aus dem EWG-Vertrag heraus bleiben zur Behandlung nur noch drei — Artikel 81, 83 und 84 — übrig.

#### Artikel 83

schreibt lediglich vor, daß bei der Kommission ein beratender Ausschuß gebildet wird; er besteht aus Sachverständigen, die von den Regierungen der Mitgliedstaaten ernannt werden. Die Kommission muß den Ausschuß je nach Bedarf zu Verkehrsfragen anhören, wobei jedoch die Befugnisse der fachlichen Gruppe Verkehr, die außer dem Sachverständigen-Ausschuß noch bei einem Wirtschafts- und Sozialausschuß zur Beratung von Ministerrat und Kommission gebildet wird, nicht berührt werden.

#### Der Artikel 84

hebt zur Vermeidung von Mißverständnissen hervor, daß alle Artikel des Titels „Verkehr“ sowohl für die Beförderungen im Eisenbahnverkehr als auch im Binnenschiffahrts- und Straßenverkehr Geltung haben. Diese Betonung war erforderlich, weil die Bestimmungen des Montan-Vertrages zwar auf den Straßenverkehr angewandt werden, in vieler Hinsicht aber gar nicht darauf passen wollen, weil wir 1950 in Paris bei der Fassung der Verkehrsartikel an den Straßenverkehr überhaupt nicht gedacht haben. Besonders interessant ist der Zusatz zu Artikel 84, daß der Rat einstimmig darüber entscheiden kann, ob, inwieweit und nach welchen Verfahren geeignete Vorschriften für die Seeschifffahrt und Luftfahrt zu erlassen sind. Darüber liegen in der Montan-Union keine positiven Erfahrungen vor, und ich habe das Gefühl, daß auch die EWG — wenn sie sich schon mit der internationalen Seeschifffahrt beschäftigen sollte — höchstens negative Erfahrungen machen wird.

Zuletzt noch einige Worte zum

#### Artikel 81,

der sich mit den Abgaben und Gebühren beim Grenzübergang befaßt und sich vornimmt, derartige Kosten möglichst gering zu halten. Das erinnert in etwa an § 10 der Übergangsbestimmungen zum Montan-Vertrag, wonach unter Absatz 2 dem Transportausschuß auferlegt wurde zu prüfen, ob für die Transporte innerhalb der Gemeinschaft direkte

internationale Tarife eingeführt werden können, die unter Berücksichtigung der Gesamtentfernung einen degressiven Charakter tragen. Man hat bekanntlich für Kohle und Stahl eine Lösung gefunden, die der gestellten Forderung etwa genügt und die beanstandeten Frachtenbrüche an den Grenzen beseitigt; aber ich glaube nicht, daß die Eisenbahnen so ganz glücklich dabei sind. Die Durchführung solcher durchgerechneten Tarife wird vom EWG-Vertrag nicht *expressis verbis* verlangt, aber die Prüfung solcher Maßnahmen kann natürlich von der Kommission beschlossen werden.

Mit der Blickrichtung von den neuen Bestimmungen des EWG-Vertrages auf die alten des Montan-Vertrages glaube ich, hiermit alles besprochen zu haben. In umgekehrter Blickrichtung finden wir allerdings im Montan-Vertrag noch einen Absatz, dem im EWG-Vertrag zunächst — d. h. ohne besonderen Beschluß des Rats — nichts gegenübersteht. Es handelt sich um Absatz 3 des § 10 der Übergangsbestimmungen zum Montan-Vertrag:

„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 sind unter anderem die Selbstkosten der Transporte zu berücksichtigen“.

Ich möchte glauben, daß im Transportausschuß der Hohen Behörde der Montan-Union kein Problem so heiß umstritten wurde wie diese Fragen der Harmonisierung, also der Angleichung von Frachten und Beförderungsbedingungen der Verkehrsmittel der einzelnen Länder aneinander. Die Übergangsbestimmungen zum Montan-Vertrag sind mit dem 10. Februar 1958 abgelaufen und der Sachverständigen-Ausschuß gemäß § 10 der Übergangsbestimmungen existiert nicht mehr. In dem abschließenden Bericht des Sachverständigen-Ausschusses vom 7. Februar 1958 an den Präsidenten der Hohen Behörde wird auf Seite 10 gesagt:

„Die Harmonisierung ist bisher kaum vorwärtsgekommen“.

Nur drei Punkte einer gelungenen Harmonisierung werden auf Seite 6 angeführt:

1. eine Teil-Harmonisierung der nationalen Degressionen bis 250 km für Kohle, Erz und Schrott und 200 km für Eisen- und Stahlerzeugnisse;
2. die Vereinheitlichung der Ladegewichtsbestimmungen bei Eisen und Schrott für die Haupt- und Nebenklassen und
3. die Aufstellung eines für sämtliche Eisenbahnen der Gemeinschaft gültigen einheitlichen Warenverzeichnisses.

Ich bin der Überzeugung, daß die Hohe Behörde — wenn sie wider Erwarten solche Angleichungen weiter betreiben will — sich weiterhin in Nebensächlichkeiten verlieren wird. Solange die Hohe Behörde auf dem Verkehrsgebiet sich bestimmte Aufgaben stellte, wie die Beseitigung frachtlicher Diskriminierungen oder die Einführung degressiver direkter Tarife, war die Zusammenarbeit aller Sachverständigen durchaus gut. Wenn man aber den schwammigen Begriff der Harmonisierung zur Debatte stellt und die Interessenten aller 6 Länder fragt, wo und welche Harmonisierungsmaßnahmen man für das ordnungsgemäße Arbeiten des gemeinsamen Marktes für erforderlich hält, dann wird einem ein Strauß von Wünschen präsentiert, von denen zwar jeder einzelne mit weltbewegenden Notwendigkeiten begründet wird, in Wirklichkeit aber nichts anderes ist als krassestes Eigeninteresse. Ich möchte ausdrücklich darauf verzichten,



hier auf vorgebrachte Forderungen einzugehen, will nur betonen, daß fast alle diese Forderungen entweder auf die Forderung nach einem Entgegenkommen der Deutschen Bundesbahn hinauslaufen oder aber auf eine Frachtänderung in dem Sinne, daß die deutsche wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit eingeschränkt wird. Besonders betonen darf ich, daß die deutschen Sachverständigen zur Frage einer Harmonisierung überhaupt keine Wünsche vorgebracht und keinerlei Vorschläge gemacht haben. Diese Haltung hatte ihren besonderen Grund, den ich Ihnen am besten damit erkläre, daß ich eine kurze Notiz aus der Zeitung „Die Welt“ vom 17. 3. 1958 vorlese:

„Bundeswirtschaftsminister Erhard hat der Hohen Behörde der Montan-Union mitgeteilt, daß die Bundesregierung befehle, ob die Harmonisierung der Arbeitsbedingungen in der Kohle- und Stahlindustrie der Gemeinschaftsländer möglich und erwünscht sei. Die bestehenden Unterschiede beruhen auf natürlichen und historischen Verschiedenheiten der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse. Ihre Beseitigung würde in vielen Fällen mit wirtschaftlichen Störungen verbunden sein. Darüber hinaus könnte die Harmonisierung einzelner Industriezweige nach Auffassung der Bundesregierung nicht isoliert, sondern nur in Zusammenhang mit den Problemen einer allgemeinwirtschaftlichen Angleichung der Arbeits- und Sozialbedingungen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Grundlagen behandelt werden. Falls Harmonisierungsfragen überhaupt erörtert werden sollen, sei nach Ansicht der Bundesregierung die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft hierfür das geeignete Organ.“

Was Herr Erhard hier über eine Harmonisierung von Arbeitsbedingungen gesagt hat, gilt nach Auffassung der deutschen Transport-Sachverständigen genauso für den Verkehr. Der Bundeswirtschaftsminister sagte: Wenn überhaupt solche Fragen erörtert werden sollen, dann gehören sie nicht vor die Montan-Union, sondern vor die EWG. Es ist sicher, daß sie hier im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik wieder auftauchen. Aber dann muß es nach meiner Ansicht unser aller Aufgabe sein, die Gefahr einer Egalisierung zu verhindern. Harmonisieren heißt nicht egalisieren, aber nach meinen Erfahrungen in der Montan-Union liegt dieses Streben nach Egalisierung sozusagen in der Luft. Gerade das aber wäre für den gemeinsamen Markt die schlechteste Vorbedingung. Schon innerhalb des kleinen Raumes der Bundesrepublik wissen wir sehr wohl, daß man die wirtschaftlichen Räume je nach ihren Bedingungen und Gegebenheiten verschieden behandeln muß, wenn man aus dem Gesamten den höchsten wirtschaftlichen Erfolg erzielen will. Um wieviel mehr Variationen braucht man in dem großen Raum der EWG, der sich zudem aus sechs Staatsbereichen zusammensetzt, von denen bisher jeder seine eigene Wirtschafts- und Verkehrspolitik betrieben hat. Ich versuche, mich durch ein Beispiel verständlich zu machen: Wenn Sie ein Land wie Holland betrachten, dessen Eisenbahnen im Güterverkehr der schärfsten Konkurrenz ausgesetzt sind, weil fast neben jedem Gleis ein schiffbarer Kanal herläuft und vergleichen damit Italien, dessen langgestreckter Stiefel überhaupt keine Binnenschifffahrt kennt, wie sollte es da wohl möglich sein, beiderseits mit den gleichen Regeln des Verkehrs auszukommen? Das wäre sicherlich von vornherein ein Mißerfolg. Die EWG muß sich im Gegenteil sowohl mit wirtschaftlichen als auch verkehrspolitischen Maßnahmen den Unterschieden anpassen, die nach den Worten Erhards „auf natürlichen und historischen Verschiedenheiten der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse beruhen“.

Dazu kommt noch die wirtschaftliche Grundeinstellung der Länder, die meist in der geographischen Lage des Landes begründet liegt. Das ist uns in der Montan-Union am

deutlichsten geworden, als wir über eine Beseitigung möglicher Disharmonien in den Rheinschiffsfrachten verhandelten. Dabei kam ganz deutlich die überaus liberale Haltung der Holländer zum Durchbruch, die sich gegen die dirigistische Einstellung der — ich möchte sagen — „Kontinental“-Staaten Deutschland und Frankreich stellte. Holland ist der schiffahrttreibende Küstenstaat; der Blick des Holländers ist dem Meere zugewandt, er ist der Händler und Reeder, der sein Hinterland in der Einfuhr und der Ausfuhr versorgt. Die Seeschifffahrt ist international völlig frei und umgibt die ganze Welt. Der Holländer und auch viele Belgier werden nie verstehen, daß der kleine Appendix, der als Rheinstrom an seinem weltweiten Überseegeeschäft anhängt, frachtlich geregelt sein muß, weil es vorkommen kann, daß etwa die Kohlenfracht von Rotterdam nach Mannheim einmal geringer ist als auf der kürzeren Strecke von Ruhrort nach Mannheim. Aber der kontinentale Vertreter der Ruhrkohle, der etwa seine Kohle auf Halde legen muß, weil Einfuhrkohle von Rotterdam her billiger zu Berg gefahren wird als deutsche Kohle, der fühlt etwas anders. Man glaube ja nicht, daß etwa in den Vereinigten Staaten von Nordamerika eine wirtschaftlich gleiche Grundhaltung aller Staaten gegeben wäre. Wir wissen, daß in den Staaten der USA die soziale Haltung, die kulturelle Einstellung, das ganze Geisteswesen völlig verschieden sind; genauso verschieden ist das wirtschaftliche Denken je nach geographischer Lage und wirtschaftlicher Betätigung. Und gerade weil die Regierung in Washington jeden Einzelstaat nach der Mentalität seiner Bewohner zu behandeln sucht und den nun einmal gegebenen Verschiedenheiten bei ihren Regierungsmaßnahmen Rechnung trägt, eben deshalb bestehen die USA. Ich möchte glauben, daß nichts der EWG abträglicher wäre als der Versuch, das historisch gewachsene Wirtschaftsleben der Länder in einheitlicher Linie auszurichten, d. h. in der Sprache der Montan-Union die Harmonisierung als eine Egalisierung zu betrachten. Das gilt sowohl für die Wirtschaftspolitik als auch die Verkehrspolitik.

Wenn Sie nun auf Grund meiner zum Teil heftigen Kritiken und vielseitigen Warnungen doch zu dem Schluß gekommen sein sollten, daß der Redner des Tages nicht viel von europäischen wirtschaftlichen Zusammenschlüssen zu halten scheint, so möchte ich nochmals erklären, daß das Gegenteil richtig ist. Ich bin der Meinung, daß wir immer und immer wieder die Versuche wiederholen müssen, aus den kleinen Wirtschaftseinheiten ein wirtschaftlich einheitliches Europa zu machen, denn nur große Wirtschaftsräume und große Märkte können auf die Dauer neben dem Osten und neben Amerika bestehen. Das geht nicht aufs erste und wahrscheinlich auch nicht aufs zweite Mal. Eines aber ist vor allem notwendig, wenn diese Versuche endlich Erfolg haben sollen: Wir müssen immer wieder überlegen, welche Fehler wir zu vermeiden haben. Aus diesem Grunde begrüße ich jede bejahende Kritik, weil wir daran lernen können, wie wir es besser machen und schließlich doch zum Ziele kommen können.