

worden. Sie bildet nach wie vor die wirtschaftliche Grundlage des Instituts. Der Mitgliederkreis hat sich allerdings in den vergangenen Jahrzehnten erheblich gewandelt: überwiegend in den zwanziger Jahren bei weitem die Zahl der Mitglieder aus dem Bereich des Verkehrswesens, insbesondere der Spedition, so setzt sich der Mitgliederkreis heute vorwiegend aus den Unternehmungen der Wirtschaft, einschließlich des Banken- und Versicherungsgewerbes, sowie aus Verbänden und den Industrie- und Handelskammern zusammen.

Die nach dem II. Weltkrieg neu ins Leben gerufene Förderergesellschaft<sup>15)</sup> setzt die Tradition der seit dem Jahre 1921 bestandenen alten Gesellschaft fort, indem sie als ihre Aufgabe die finanzielle Unterstützung des Instituts und darüber hinaus die Pflege und Vertiefung der Beziehungen zwischen Verkehrswissenschaft und Verkehrspraxis ansieht. Die vielfältige Berührung mit der Praxis, insbesondere mit der eng mit dem Verkehr verbundenen Wirtschaft, hat sich auf die Tätigkeit des Instituts sehr befruchtend ausgewirkt. Die Beziehungen zwischen der Förderergesellschaft und dem Institut beruhen aber keineswegs nur auf der finanziellen Unterstützung des Instituts, sie finden darüber hinaus ihren Ausdruck in zahlreichen persönlichen Kontakten und Anregungen und vertrauensvoller Zusammenarbeit.

<sup>15)</sup> Nach der Wiedererrichtung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts wurde *Baron von Oppenheim* zu ihrem Vorsitzenden gewählt. Nachdem von 1952 bis zum Jahre 1956 *Dr. Horatz*, Generaldirektor der Felten & Guillaume Carlswerk AG, Köln, den Vorsitz innehatte, ist seitdem Bergassessor a. D. *Dr.-Ing. E. h. G. Sohl*, Generaldirektor der August-Thyssenhütte AG, Duisburg, Vorsitzender der Gesellschaft.

## Aktuelle Fragen des Verkehrs innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft \*)

VON DR.-ING. DR.-ING. E. H. DR. RER. NAT. H. C. HANS-CHRISTOPH SEEBOHM, BONN

### I. Neuer Ausgangspunkt verkehrspolitischer und verkehrswirtschaftlicher Erörterungen

Wenn wir uns die schriftlichen und mündlichen Darlegungen gesammelt vorstellen, die während des vergangenen Jahrzehnts über die Probleme des internationalen Verkehrs und im besonderen über seine europäische Integration veröffentlicht worden sind, so ließe sich damit gewiß eine stattliche Bibliothek füllen. Den Nutzen, den diese Bemühungen gestiftet haben, wird man — wie Sie mir zugeben werden — kritisch beurteilen müssen. Eine spätere Würdigung dieser Zeitspanne verkehrspolitischen Geschehens wird zeigen, daß die Erörterungen und Auseinandersetzungen sich zum Teil auf Fragen konzentrierten, die nur Scheinprobleme waren, daß vieles dabei auf Mißverständnissen beruhte oder einer Begriffsverwirrung zuzuschreiben war und daß schließlich Ideologien vertreten worden sind, hinter denen sehr reale wirtschaftliche Interessen standen. Immerhin läßt sich aus der Vielheit und der Leidenschaft der Meinungsäußerungen schließen, wie groß das Interesse einer breiten Öffentlichkeit an den Fragen des internationalen Verkehrs ist und wie lebenswichtig ein reibungslos, sicher und rentabel arbeitendes Verkehrssystem eingeschätzt wird.

Bei dieser umstrittenen Lage halte ich es für entscheidend, daß sich in den Auseinandersetzungen der Blick auf *einen* ruhenden Pol richten kann, nämlich auf die neutrale, klare und eindringende Betrachtung der Probleme durch die *Wissenschaft*. Das wird besonders für die kommenden Jahre gelten, die einer immer engeren Verflechtung der Strukturen und des betrieblichen Ablaufes im Verkehr dienen werden. Alle Beteiligten, vor allem aber die Wissenschaft, sollten dazu beitragen, die Suche nach einer zweckmäßigen europäischen Verkehrspolitik zu versachlichen und statt eines Ideenstreits konkrete Aufgaben in den Vordergrund zu stellen, deren Lösung für den menschlichen und wirtschaftlichen Zusammenschluß in Europa vordringlich ist.

Dieser übergeordnete Gesichtspunkt wird den verkehrswissenschaftlichen Instituten und Forschungsstellen ein außerordentliches Maß an Arbeit und Mitverantwortung aufbürden; denn hier stellen sich zum Teil völlig neue Probleme, deren wissenschaftliche Durchdringung erst in den Anfängen steht. Ich begrüße es deshalb lebhaft und mit großer Dankbarkeit, daß sich im Kreise der wissenschaftlichen Gremien, auf deren Mitarbeit die Bundesregierung rechnen kann, ein so hervorragendes Institut wie das von Ihnen, sehr verehrter Herr Professor Berkenkopf, geleitete befindet, das in einer langen Tradition den Beweis wissenschaftlicher Bewährung durch Tiefgründigkeit und Sachlichkeit erbracht hat. In den nunmehr fast 12 Jahren meiner Tätigkeit als Bundesminister für Verkehr bin ich

\*) Vortrag, gehalten auf der Tagung anlässlich des 40-jährigen Bestehens des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln am 28. April 1961.

Ihnen, Ihren Mitarbeitern und Ihrem Institut durch regen Gedankenaustausch und gemeinsame Bemühungen verbunden. Vor elf Jahren, im Frühjahr 1950, habe ich zum ersten Male in Ihrem Kreis unter dem Vorsitz unseres unvergeßlichen Freundes Baron Waldemar von Oppenheim gesprochen. In den vergangenen Jahren habe ich Ihnen wiederholt und zu den verschiedensten Themen aus meinem Arbeitsgebiet berichten dürfen.

Wenn ich in diesem Jahre gebeten worden bin, heute vor diesem Forum von wissenschaftlich interessierten oder der Wissenschaft im Lebensberuf dienenden Persönlichkeiten über Probleme des europäischen Verkehrs — insbesondere im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft — zu sprechen, so soll dies nicht Anlaß sein, den Streit des Tages verschärfend fortzusetzen, sondern die Gelegenheit zu nehmen, um den gegenwärtigen Standort der verkehrspolitischen Bemühungen in Europa aufzuzeigen und einen Blick in die Zukunft zu tun. Es scheint mir aber bei einer solchen Gesamtbetrachtung unerläßlich, nicht nur den Verkehr im Rahmen der EWG zu behandeln, sondern ihn — wie das seiner Natur und Aufgabe entspricht — in einen größeren europäischen Rahmen zu stellen, zumal nur auf diese Weise der richtige Maßstab für die Möglichkeiten und Notwendigkeiten einer künftigen gemeinsamen Verkehrspolitik gefunden werden kann.

## II. Die politischen und wirtschaftlichen Grundlagen der Zusammenarbeit im Verkehr

Wenn wir von der Zusammenarbeit im europäischen Verkehr, und zwar zunächst ohne Beschränkung auf einen bestimmten Raum, sprechen, so muß der Repräsentant einer Regierung diese Bemühungen unter einer höheren Zielsetzung würdigen. Der Zusammenschluß der Verkehrsnetze und der Transportvorgänge wird nicht als Selbstzweck betrieben, sondern im Hinblick auf klare *politische* und *wirtschaftliche* Zwecke. Dieser Gesichtspunkt hat gerade nach dem Zweiten Weltkrieg eine überragende Bedeutung gewonnen, so daß es für die verantwortlichen Männer auf dem Gebiete des Transportwesens eine Selbstverständlichkeit war, hierzu mit wirksamen Leistungen beizutragen. Daß der Verkehr dank seiner raumüberwindenden Eigenschaften dazu aufs beste geeignet ist, bedarf in diesem Kreise keiner Erläuterung. Deshalb hat auch die Geschichte des modernen europäischen Transportwesens nicht erst nach 1945 begonnen, sie reicht vielmehr bis in die Anfänge des 19. Jahrhunderts zurück. Kein anderer Zweig des öffentlichen, wirtschaftlichen und sozialen Lebens der europäischen Staaten hat den Gedanken der Integrierung so frühzeitig wirksam werden lassen wie der Verkehr. Diese auf Leistungen gerichtete Geisteshaltung wird ihn auch weiterhin kennzeichnen. Um so seltsamer berührt es, wenn man in den aktuellen internationalen Erörterungen den Eindruck gewinnen muß, daß die Rufer im Streit diese Entwicklung nicht oder nicht genügend kennen und würdigen. So ist es auch zu erklären, daß man häufig in den Fehler verfällt, über die Möglichkeiten für eine noch weitergehende Verkehrsintegration übertriebene Erwartungen zu hegen und, wenn sich diese nicht erfüllen, den Regierungen eine bewußt zögernde, eigensüchtige Einstellung vorzuhalten. Es ist daher die Mahnung berechtigt, das Erreichte anzuerkennen und hinsichtlich künftiger Forderungen bei den Realitäten zu bleiben.

Eng verbunden mit dem ideellen politischen Ziel der Einigung Europas ist die Erwartung der Völker, daraus fühlbaren *wirtschaftlichen Nutzen* zu ziehen. Nicht ohne Grund tragen die großen multilateralen Institutionen in Europa, wie die ECE, die OEEC bzw. jetzt OECD und die EWG, einen wirtschaftlichen Charakter. Damit wird auch klargestellt, welchem

materiellen Ziel die Mitarbeit des Verkehrs dienen soll. Der Erfolg unserer Bemühungen in dieser Richtung — das möchte ich mit Deutlichkeit betonen — wird nicht an der Intensität prinzipieller Auseinandersetzungen, sondern an den sozialen Wohltaten gemessen, die unsere internationale Zusammenarbeit dem einigungsfreudigen und gutgläubigen Europäer bringt. Hiermit ist auch der Maßstab gegeben, den jeder einzelne an seine Tätigkeit auf diesem Gebiete legen sollte. Ich habe zuweilen den Eindruck, daß wir uns in einer Entwicklung befinden, die in dem wohlgemeinten, aber unvernünftigen Bestreben, alles und jedes möglichst zu vereinheitlichen und perfekt zu regeln, zu einer Verkennung unserer wirklichen Aufgabe führt und damit dem europäischen Bürger Ärger bereitet, ja seine von Grund aus positive Bereitschaft für Europa schwächt.

## III. Organisatorische Probleme

Es scheint mir angebracht, sich dieser allgemeinen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Notwendigkeiten bewußt zu sein, bevor man sich in die verkehrspolitische Arena begibt. Wir befinden uns gegenwärtig an einem *neuen Ausgangspunkt der verkehrspolitischen Zusammenarbeit in Europa*. Wie Sie bereits aus der Presse entnehmen konnten, hat die EWG-Kommission jetzt ihr seit längerer Zeit angekündigtes Grundsatzdokument über ihre verkehrspolitischen Auffassungen abgeschlossen. Sie wird diese Arbeit in den nächsten Tagen durch die Hand des für den Verkehr zuständigen Kommissionsmitglieds den sechs Verkehrsministern überreichen und sie sodann im Rat der EWG, im Europäischen Parlament und im Wirtschafts- und Sozialausschuß zur Erörterung stellen und auch den beteiligten Organisationen davon Kenntnis geben. Ich kenne das Dokument daher bislang nur in Umrissen und kann deshalb heute nicht dazu im einzelnen Stellung nehmen, sehe aber wohl mit Recht voraus, daß nunmehr ein lebhafter verkehrspolitischer Gedankenaustausch einsetzen wird. Wir begrüßen dies sehr, weil sich damit Gelegenheit bietet, der Öffentlichkeit unsere Auffassungen und Überlegungen mitzuteilen und einige Mißverständnisse zu beseitigen. Es scheint mir aber nicht ratsam, daß wir unsere Kräfte in einer Fülle von Stellungnahmen, Gegenstellungnahmen und Erwiderungen verzehren, weil wir dadurch die Fronten nicht lockern, sondern nur verhärten und auf diese Weise die konkreten Aufgaben, die uns moralisch und vertraglich gestellt sind, vernachlässigen. Ich habe mich deshalb auch von jeher in den europäischen Institutionen dafür eingesetzt, diese Aufgaben auf Grund ihrer Dringlichkeit in Angriff zu nehmen und sie mit Hilfe des guten Willens der Beteiligten optimal — wenn auch nicht immer im Sinne aller Einzelinteressen — zu lösen. Wenn ich also meine, daß wir am Beginn eines neuen Abschnitts stehen und die verkehrspolitische Diskussion erneut in Bewegung geraten wird, so verbinde ich damit die Hoffnung, daß man nicht in unfruchtbare Deklamationen zurückfällt, sondern daß wir neben den Forderungen des Tages — ich nenne z. B. die Verbesserung der Grenzübergänge, den verstärkten Ausbau internationaler Verkehrswege und weitere technische und rechtliche Annäherungen als Bedingung für einen fairen Wettbewerb — unseren Blick gemeinsam auf das *künftige* Transportsystem in Europa richten. Die Dynamik der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung verpflichtet uns auf allen Gebieten des Verkehrs zu unvoreingenommener Vorausschau und elastischer Anpassung.

Im unmittelbaren Zusammenhang mit den sachlichen Problemen steht — gerade von den Pflichten und aus der Verantwortung einer Regierung gesehen — die Frage des *zweckmäßigen organisatorischen Rahmens* für ihre Lösung. Auch sie ist heute im starken Maße

politisch bedingt, muß aber auch von den gestellten Aufgaben her gesehen werden. Es wird heute nicht selten von seiten der Wissenschaft darüber geklagt, daß man — nicht nur im Verkehr, sondern ganz allgemein — den europäischen Gedanken zu sehr „institutionalisiere“, ja bürokratisiere und ihn dadurch seiner Lebendigkeit beraube. Diese Warnung ist sicher voll berechtigt. Die Regierungen sollten sie sehr ernst nehmen und auf eine kluge Beschränkung hinwirken; jedoch sind dabei drei Gesichtspunkte zu bedenken, die den Bemühungen in dieser Hinsicht Grenzen ziehen.

*Einmal* zwingt die Vielfalt unseres heutigen gesellschaftlichen Zusammenlebens zu bis ins einzelne gehenden Regelungen in jedem Daseinsbereich. Im internationalen Zusammenwirken sind hierfür noch besondere Rücksichten erforderlich, so daß man auf Organisationen mit qualifizierten Fachkräften angewiesen ist, um die vertraglichen Verpflichtungen zu erfüllen. *Zum anderen* haben die politischen Verhältnisse unseres Kontinents zu einer Entwicklung auf drei Ebenen geführt, nämlich der Zusammenarbeit für Gesamteuropa in der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen — der ECE —, für den Bereich der Siebzehn in der OEEC bzw. der künftigen OECD und der mit ihr verbundenen Europäischen Konferenz der Verkehrsminister — der CEMT — und schließlich für den Raum der Sechs in der Montangemeinschaft und in der EWG. Ich werde bei den einzelnen Fachproblemen noch näher darauf hinweisen, wie sehr wir gerade auf dem Verkehrssektor darum bemüht sind, zu möglichst umfassenden und geographisch weitreichenden internationalen Vereinbarungen zu gelangen, um dem Auftrag des internationalen Transportwesens gerecht zu werden. Dies ist nicht zuletzt im Hinblick auf die schmerzliche Teilung unseres Vaterlandes eine dringende Notwendigkeit. Als *dritter* Gesichtspunkt ist dabei auch zu berücksichtigen, daß die internationalen Aufgaben des Verkehrs sehr unterschiedlich sind und daher eine Behandlung in dem jeweils am besten geeigneten Organismus verlangen. Es wäre wenig sinnvoll, die Vereinheitlichung technischer Daten für Fahrzeuge, die in ganz Europa verkehren sollen, oder die Schaffung eines gemeinsamen Beförderungsrechts für internationale Transporte nur in einem beschränkten Rahmen zu betreiben. Für die Abstimmung der großen verkehrspolitischen Prinzipien, die Vorausschau auf die künftige Verkehrsentwicklung und die Durchführung von Verkehrsinvestitionen dürfte sich der Rahmen der siebzehn Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister am besten eignen. Schließlich können Zielsetzungen, die auf eine integrierende Verkehrspolitik mit vertraglichen Verpflichtungen gerichtet sind, nur dort verwirklicht werden, wo — wie es bei den Gemeinschaften des Sechs der Fall ist — die politischen Voraussetzungen bestehen. — Auch unter den geschilderten Bedingungen bleibt es aber die gemeinsame Aufgabe der Regierungen und der von ihnen ins Leben gerufenen Organisationen, das ständige Anwachsen internationaler Bürokratien zu vermeiden.

Was nun den *Verkehrssektor* anlangt, haben mehrere Verkehrsminister Europas die Gefahr einer organisatorischen Zersplitterung frühzeitig erkannt; bereits im Januar 1953 sind der französische Verkehrsminister und ich mit einigen Kollegen übereingekommen, auf Konzentration und Koordination durch den Einfluß der *Minister* hinzuwirken. Wir waren uns darüber klar, daß sie allein mit ihrem politischen Gewicht in der Lage sein würden, die Organisation des europäischen Verkehrs zu straffen. Mit Unterstützung der OEEC und des Europarats wurde im Oktober des gleichen Jahres die CEMT geschaffen, die heute siebzehn Mitgliedsländer — im wesentlichen die OEEC-Länder mit Einschluß Jugoslawiens und einem Beobachter der USA — umfaßt.

Die Minister setzten sich einmal ein *funktionelles* Ziel, nämlich die rationelle Weiterent-

wicklung des europäischen Binnenverkehrs, soweit ihm internationale Bedeutung zukommt, und sodann ein *organisatorisches* Ziel, und zwar die Koordinierung und Förderung der Arbeiten der internationalen Organisationen, die sich mit Verkehrsfragen befassen. Von der Verwirklichung der funktionellen Aufgaben wird noch zu sprechen sein. Das organisatorische Bemühen der Konferenz hat in den vergangenen Jahren zu einer allgemein anerkannten, fruchtbaren Kooperation mit anderen staatlichen Zusammenschlüssen und ebenso mit den internationalen Organisationen der Verkehrsträger, der Verkehrsnutzer und der Gewerkschaften geführt. Dabei möchte ich nicht unerwähnt lassen, daß das Sekretariat der CEMT seit 1953 unverändert aus insgesamt nur drei Personen besteht — eine für sonstige europäische Verhältnisse seltene Bescheidenheit, die vor allem der sehr intensiven Mitarbeit der in der Konferenz vertretenen Delegationen zu danken ist.

Lassen Sie mich nun auf einige internationale Verkehrsprobleme eingehen und dabei der bereits besprochenen Dreiteilung in ECE, CEMT und EWG folgen.

#### IV. Die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE)

Das Schwergewicht der *ECE* liegt bei den weiträumigen technischen und rechtlichen Übereinkommen. Besonders auf dem Gebiete des Straßenverkehrs, in jüngerer Zeit auch für die Binnenschifffahrt, hat sie bemerkenswerte Leistungen in der Vereinheitlichung technischer Daten für Fahrzeuge und Verkehrswege, ferner durch Schaffung eines internationalen Beförderungsrechts für diese beiden Verkehrsträger erbracht. Damit werden künftig für alle drei Binnenverkehrsträger internationale Rechtsordnungen für die Güterbeförderung bestehen. Hinzu kommen mehrere Übereinkommen über die Besteuerung von Kraftfahrzeugen und über Zollerleichterungen. Nach Schaffung einer Rechtsordnung für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße ist nunmehr eine entsprechende Regelung für die Binnenschifffahrt in Vorbereitung. Schließlich verdienen die Bemühungen der ECE zur Förderung des kombinierten Verkehrs vor allem mit Behältern und Paletten Erwähnung. Die wenigen Andeutungen zeigen, daß es sich hier um Aufgaben handelt, die — wenn sie wirksam sein sollen — nur einer umfassenden Regelung zugänglich sind. Die Bundesrepublik hat darin bereits seit 1949, ab 1956 in gleichberechtigter Mitgliedschaft, sehr intensiv mitgewirkt. Für die Beurteilung des tatsächlichen Geltungsbereichs der ECE-Arbeiten ist ferner wichtig, daß die Mitglieder der ECE nicht unbedingt formell Vertragspartner werden müssen; es reicht vielmehr aus, daß die in den Übereinkommen getroffenen Bestimmungen als innerstaatliches Recht angewandt oder in Kraft gesetzt werden.

#### V. Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Die *CEMT*, auf deren ordnende und leitende Rolle bereits hingewiesen wurde, hat sich mehr und mehr zu einem Forum für die Erörterung großer und in die Zukunft weisender Aufgaben entwickelt. In den ersten Jahren waren es noch dringliche Einzelaufgaben, welche die Tagesordnung kennzeichneten, so z. B. die Gründung der Eurofima zur Beschaffung von vereinheitlichtem Eisenbahnmaterial, Frachtenprobleme der Binnenschifffahrt sowie die Frage der Achslasten, Abmessungen und Gewichte der Kraftfahrzeuge, die im Herbst 1960 durch eine Resolution von 13 Mitgliedsländern eine großräumige Lösung gefunden hat und als außerordentlicher Erfolg der CEMT zu betrachten ist. Nicht unerwähnt soll

bleiben, daß dies auch der verständnisvollen Zurückhaltung der EWG-Kommission zu danken ist, die die Notwendigkeit einer umfassenden Verständigung frühzeitig erkannt hat.

Mit der Hinwendung zu den großen Fragen der allgemeinen Verkehrspolitik — insbesondere der künftigen Entwicklung des Verkehrs, der Förderung der Verkehrsinvestitionen und der Verkehrssicherheit — haben die Minister ihren Arbeiten ein Niveau gegeben, das ihrer Verantwortung entspricht und sie über strittige Einzelheiten hinaus zur Übereinstimmung in den großen Zukunftsaufgaben führen wird. Einige dieser Fragen seien näher erläutert:

1. Grundlage für wichtige verkehrspolitische Überlegungen ist die *Vorausschau auf die künftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens*. Die Kenntnis der in Zukunft zu erwartenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen ist nicht nur für jedes einzelne Land von Bedeutung, sondern gerade angesichts der zunehmenden Arbeitsteilung in Europa und der Verflechtung der Verkehrssysteme eine dringende Notwendigkeit. Ich habe deshalb im Jahre 1959 angeregt, daß sich die CEMT mit der Entwicklung möglichst einheitlicher Kriterien für die Vorschau auf das künftige Verkehrsvolumen befassen solle. Ich konnte mich dabei auf Untersuchungen stützen, die der Bundesminister für Verkehr für den Bereich der Bundesrepublik bereits 1954 eingeleitet hatte und die 1959 zu einem ersten Bericht führten. Es handelt sich dabei gewiß um eine sehr schwierige, aber unausweichliche Aufgabe. Wenn auch der menschlichen Prophetie — ich möchte sagen: glücklicherweise — Grenzen gesetzt sind, so scheint es mir doch immer noch besser, sich mit Hilfe solcher Kriterien um eine Quantifizierung zu bemühen, als die Entscheidung über Investitionen, die technische Konzeption der Verkehrsmittel, die Gestaltung der Beförderungsentgelte und den Aufwand der öffentlichen Hand allein der inneren Stimme oder dem Druck der Interessenten zu überlassen. Jede Maßnahme, die eine Regierung heute für den Verkehr mit seinem langfristigen Kapitaleinsatz trifft, prägt das künftige Bild, und es liegt in ihrer Verantwortung, ob dies zum besseren oder zum schlechteren geschieht. Gerade hier stoßen wir auf ein höchst wichtiges internationales Betätigungsfeld für die Wissenschaft. Ich weise nur auf die Entwicklung der Rohrleitungen, des Luftverkehrs und die langfristigen Umwälzungen auf dem Energiesektor mit den tiefgreifenden Rückwirkungen auf die klassischen Verkehrsmittel hin. Wenn wir die Schätzungen über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens für die einzelnen Verkehrsträger rückschauend betrachten, so müssen wir feststellen, daß man hinsichtlich der Möglichkeiten, den Besitzstand zu wahren, leicht zu optimistisch ist und die Aussichten für neue technische Mittel, sofern ihr Einsatz rentabel ist, häufig zu gering veranschlagt. Ich hoffe zuversichtlich, daß es gelingen wird, die Forschungsmethoden zu verfeinern und zuverlässiger zu gestalten.

2. Im unmittelbaren Zusammenhang damit stehen vor allem die *Investitionsentscheidungen*. Auch sie haben keinen ausschließlich nationalen Charakter mehr, sondern gewinnen immer stärkere internationale Aspekte. Die Bundesregierung trägt diesen Notwendigkeiten bereits seit langem Rechnung. Dies beweist die vordringliche Elektrifizierung international wichtiger Strecken, der Ausbau von Wasserstraßen, denen europäisches Interesse zuerkannt ist, und der vordringliche Ausbau der Europa-Straßen. Wenige Zahlen mögen den internationalen Schwerpunkt der Investitionen verdeutlichen: das Eisenbahnnetz der CEMT-Staaten umfaßt insgesamt 187 000 km, davon sind 31 000 km als internationale Hauptverkehrslinien anzusehen, die sich wirtschaftlich für eine Elektrifizierung eignen. Bis Ende 1960 waren davon 65 % elektrifiziert, bis 1964 wird der Anteil 75 % erreichen. Ferner hat sich der Bestand an Diesel-Lokomotiven von mehr als 350 PS seit

1950 um mehr als das 20-fache erhöht. Die Dringlichkeit des Ausbaus internationaler *Straßenverbindungen* bedarf keiner Erläuterung. Die Bundesrepublik steht hier mit ihren absoluten Ausgaben an erster Stelle aller Mitgliedsländer. 22 % der Bundesfernstraßen werden als Europa-Straßen ausgebaut. Ebenso ist der Ausbau international bedeutsamer *Wasserstraßen* — ich nenne nur die Kanalisierung der Mosel, des Neckars und des Mains — im guten Fortschreiten. Es wird zuweilen eine noch stärkere internationale Koordinierung der Investitionen für die Verkehrsmittel gefordert. Da nach allen Erfahrungen aber ein internationaler Zwang nicht erreichbar sein wird und auch nicht wünschenswert ist, kommt es in erster Linie auf einen verständnisvollen Ausgleich an. Hierzu trägt der ständige Kontakt der Verkehrsminister und ihrer Mitarbeiter in der CEMT wirksam bei. Im übrigen stimmen die Minister, und zwar auch die im Rat der EWG vertretenen Kollegen, darin überein, daß die Investitionsprobleme für einen möglichst umfassenden geographischen Bereich behandelt werden sollten. Hierfür ist durch ein enges Zusammenwirken zwischen CEMT und EWG Sorge getragen.

3. Mein Hinweis auf die Bedeutung künftiger Entwicklungen gilt nicht zuletzt dem stürmischen Anwachsen des Kraftverkehrs und dem damit immer dringlicheren Ruf nach größerer *Verkehrssicherheit*. Im Bereich der 17 CEMT-Länder werden jährlich 40 bis 50 000 Menschen durch Straßenverkehrsunfälle getötet und über 1 Million verletzt. Die schnelle Zunahme des internationalen Straßenverkehrs hat die Minister veranlaßt, sich der Unfallverhütung als ernster europäischer Forderung anzunehmen. Ich habe die volle Unterstützung meiner Kollegen für meinen Antrag gefunden, dieses Thema in das Arbeitsprogramm der Konferenz aufzunehmen und damit der europäischen Öffentlichkeit zu zeigen, daß der Ministerrat seine menschliche und politische Verantwortung für die Straßenverkehrssicherheit erkannt hat und entschlossen ist, im Rahmen einer internationalen Aktion gegen dieses furchtbare Übel anzukämpfen.

Die Minister haben sich in einer Resolution im Herbst 1960 für die Koordinierung und gezielte Finanzierung der Erziehung der Verkehrsteilnehmer ausgesprochen, sie sind übereingekommen, dem Alkohol-Mißbrauch durch härtere Strafen zu begegnen, eine Höchstgrenze für den Alkohol-Gehalt im Blut zu bestimmen und die Einführung weiterer sogenannter „Verkehrssünderkarteien“ in Aussicht zu nehmen. Ferner sind die Auswirkungen von zeitlich begrenzten Geschwindigkeitsbeschränkungen außerhalb von Ortschaften untersucht worden. Die Erfahrungen von sieben Mitgliedsländern zeigen, daß dadurch die Zahl der tödlich Verletzten und die Schwere der Unfälle fühlbar vermindert wird. Weitere Schritte zu einer internationalen Abstimmung in Einzelfragen der Sicherheit werden folgen.

4. Große Bedeutung messen die Minister der *Annäherung ihrer verkehrspolitischen Grundauffassungen* zu. Diese Bestrebungen wurden vor einigen Jahren im Zusammenhang mit Untersuchungen über die ungünstige Finanzlage der meisten europäischen Eisenbahnen ausgelöst. Seitdem können wir eine zunehmende Übereinstimmung in den großen Prinzipien feststellen. Daß es Meinungsverschiedenheiten gibt hinsichtlich des Grades und des Tempos, in dem jedes Land sie unter Berücksichtigung seiner besonderen Verhältnisse verwirklicht, ist selbstverständlich. So ist man sich einig über

die Annäherung der Ausgangsbedingungen im Wettbewerb, insbesondere hinsichtlich der anteiligen Tragung der Wegekosten,

die Abnahme politischer und betriebsfremder Lasten der Eisenbahnen durch die sog. „Normalisierung der Konten“,

die Zuerkennung größerer Beweglichkeit an die Eisenbahnen in ihrer Geschäftspolitik, die Förderung der technischen Zusammenarbeit der Verkehrsmittel.

Einen weiteren Schritt in dieser Richtung erhoffen wir von den im Mai in Wien und im November in Paris stattfindenden Tagungen des Ministerrats, die im Zusammenhang mit einem von den Ministern erbetenen Bericht der Union Internationale des Chemins de Fer eine umfassende Erörterung verkehrspolitischer Fragen bringen wird.

## VI. Der Verkehr in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG)

1. Damit sind wir bei den vertraglich festgelegten verkehrspolitischen Verpflichtungen angelangt, die in der EWG im Vordergrund stehen. Die Vorschriften der Artikel 74 und 75 des EWG-Vertrages über die *gemeinsame Verkehrspolitik* zwingen zu der Frage, welche Konzeption ihr zweckmäßig zugrunde zu legen ist. Ausgangspunkt für eine Antwort ist dabei meist die ebenso lieb gewordene wie unzutreffende Gegenüberstellung der Thesen:

staatlich-dirigistische Lenkung des Verkehrs oder  
freiheitliches Wirken marktwirtschaftlicher Prinzipien.

Die Bundesrepublik wird gern als Vertreter der erstgenannten Auffassung hingestellt, während unseren niederländischen Freunden die beispielhafte Verwirklichung der zweiten These zugeschrieben wird. Es scheint mir nicht zweifelhaft, wohin sich bei einer solchen Ausdeutung der Verkehrspolitik zweier EWG-Staaten die Waagschale des Urteils und der Forderung neigt; aber diese Auslegung in Schwarz-Weiß ist durchaus verzerrt und unzutreffend. Sie ist eine Quelle fortgesetzter Mißverständnisse, die beschleunigt beseitigt werden sollten. Ohne auf Einzelheiten einzugehen, sei in diesem Zusammenhang festgestellt, daß die nationale Verkehrspolitik der Niederlande ein geschlossenes System von Reglementierungen anwendet, die den ordnenden Maßnahmen anderer EWG-Länder im ganzen nicht nachstehen, ja sie — auch im Vergleich zur Bundesrepublik — in entscheidenden Punkten übertreffen.

2. Das gilt insbesondere für die in den Niederlanden vorbildliche *Regelung des Zugangs der Verkehrsmittel zum Markt* für den Personenverkehr, den gewerblichen Güterverkehr auf allen Entfernungen und den Werkverkehr. Dieser Umstand wird bei Vergleichen der tarifpolitischen Ordnungen der Länder oft übersehen. Dabei ist es doch eine ökonomische Selbstverständlichkeit, daß die Gestaltung des Zugangs der Verkehrsmittel zum Markt die Möglichkeiten tarifpolitischer Beweglichkeit wesentlich beeinflusst. Je wirksamer eine Regierung das Angebot an Kapazität in der Hand hat, um so leichter wird ihr eine gewisse Lockerung auf dem Tarifgebiet fallen. Mag dieser Zusammenhang von Land zu Land unterschiedlich sein, mit Sicherheit gilt er für solche Staaten, in denen zwischen drei oder mehr Verkehrsträgern ein scharfer Wettbewerb besteht. Wir können davon ausgehen, daß — zumindest in den EWG-Ländern — die Angebotsregelung ein bewährtes Instrument der nationalen Ordnungspolitik im Verkehr ist. Demgegenüber kann man jedoch aus den bisher in der Öffentlichkeit und in Einzeldokumenten bekanntgewordenen Auffassungen der EWG-Kommission entnehmen, daß sie als Fernziel eine Beseitigung der Zugangsbeschränkungen und eine möglichst große Tariffreiheit fordert. Ich vermag nicht zu erkennen, auf welchen Erfahrungen diese Zielsetzung aufbaut, und ich zweifle auch, ob man sich über die Konsequenzen dieser verführerisch klingenden Konzeption voll im klaren ist.

Zudem scheint mir — soweit es den Straßenverkehr anlangt — die bei weiterer Motorisierung immer schwerere Verantwortung für die Sicherheit nicht genügend beachtet.

Wenn der EWG-Vertrag die Verschmelzung der Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten zu einem Binnenmarkt vorsieht, so wäre es doch nur logisch, die in der nationalen Verkehrspolitik bewährten Elemente auf die Gemeinschaft zu übertragen.

3. Die Einstellung, die in den Liberalisierungsforderungen zum Ausdruck kommt, beruht wohl darauf, daß man die *besonderen Eigenschaften der Verkehrsmittel und der Verkehrsmärkte* nicht genügend würdigt. Ich möchte nicht mißverstanden werden, als ob der Verkehr den Anspruch erhebe, außerhalb des Vertragswerkes zu stehen, und die großen Gesetze des Wirtschaftens nicht auch für sich als gültig anerkenne. Auf der anderen Seite ist es aber unbestreitbar, daß die zunehmende Differenzierung der verschiedenen Erscheinungsformen des Wirtschaftslebens auch unterschiedliche Regelungen erfordert, um ein optimales Gesamtergebnis für die Wirtschaft und die Allgemeinheit zu erzielen; auch hier kann man eben nicht alles über einen Leisten schlagen. Erfreulicherweise hat man in letzter Zeit damit begonnen, die besonderen Kennzeichen des Verkehrs näher zu untersuchen; jedoch stehen wir erst am Anfang. Ich erwähne z. B. die zutreffenden Feststellungen, die der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium in seinem Gutachten vom 19. Oktober 1960 zum Ausdruck gebracht hat. Darin zeigt er — zwar nur enumerativ — bestimmte Eigenarten der Verkehrsmärkte, die Ihnen allen bekannt sind, auf, so z. B. die Unmöglichkeit, Verkehrsleistungen auf Vorrat zu erbringen, die Unpaarigkeit der Verkehrsströme, die zeitliche Fluktuation der Nachfrage, die Wetterabhängigkeit, die geringe Preiselastizität, die Schwierigkeiten der Kapazitätsanpassung, die unterschiedliche Struktur der Verkehrsmärkte und Teilmärkte sowie den Einfluß außerpreislicher Faktoren. Nicht weniger eindringlich hat hierzu der Präsident der Kommission für Transportgenehmigungen in den Niederlanden, Herr van Andel, in seinem Vortrag im Herbst 1960 Stellung genommen, in dem er zu dem Schluß kommt, daß das Transportwesen infolge seiner Eigenarten sich von anderen Wirtschaftszweigen unterscheide, so daß die Obrigkeit dem Verkehr gegenüber nicht die gleiche Haltung einnehmen könne wie gegenüber der übrigen Wirtschaft. Er meint, daß in gewissem Umfang eine Regelung der Wettbewerbsverhältnisse auf Grund der Besonderheiten des Transportwesens unentbehrlich ist, und empfiehlt die Leistungen der Niederlande hinsichtlich ihrer Gesetzgebung und Verwaltung auf dem Verkehrssektor dem aufmerksamen europäischen Interesse. Ich kann dem nur zustimmen; denn die niederländische Gesetzgebung mit ihrer geschlossenen Regelung ist erst jüngeren Datums und kann daher durchaus als zeitgemäß angesehen werden.

Es wird nun häufig behauptet, daß auch andere Wirtschaftszweige Besonderheiten aufweisen, die denen des Verkehrs ähnlich sind. Das ist richtig, aber gleichzeitig muß man ergänzen, daß kein Sektor dem Einfluß so zahlreicher Faktoren *gleichzeitig* unterliegt, die *zusammengenommen* eine grundlegende Abweichung von der Norm bedeuten und deshalb spezielle Maßnahmen erforderlich machen. Ich möchte keinesfalls eine Bewertung der Verkehrspolitik anderer Länder vornehmen, aber die Freunde einer bedingungslosen Liberalisierung diesseits und jenseits der Grenzen doch auf die Erfahrungen in Großbritannien hinweisen. Dort besteht Freiheit des Zugangs zum Markt, Freiheit des Werkverkehrs, Freiheit der Tarife mit geheimen Sonderabmachungen, aber man kann wohl nicht behaupten, daß die Ergebnisse — im einzelnen wie insgesamt betrachtet — besonders ermutigend wären und Veranlassung geben könnten, den gleichen Weg einzuschlagen.

4. Unter Hinweis auf den besprochenen Zusammenhang zwischen Angebotsregelung und

*Tarifpolitik* möchte ich mich zu diesem Thema heute auf die Bemerkung beschränken, daß selbstverständlich eine gewisse Elastizität der Tarifgestaltung erwünscht ist, daß aber auf keinen Fall von einer Publizität der Tarife abgesehen werden darf. Wenn wir sehen, daß jedes Kaufhaus seine Preise auszeichnet, jedes Versandhaus Kataloge mit genauen Preisangaben veröffentlicht, und wenn immer wieder davon gesprochen wird, daß die Eisenbahnen wie kommerzielle Betriebe geführt werden sollen, dann vermag ich nicht einzusehen, wie man noch eine Geheimhaltung von Beförderungsentgelten wünschen kann. Die größtmögliche Publizität liegt doch im eigenen Interesse der Verkehrsunternehmungen, und die Scheu vor Nichtveröffentlichung läßt zumindest darauf schließen, daß eine Transparenz der Märkte nicht erwünscht sein könnte. Ich verstehe daher nicht, daß gerade diejenigen, die um die funktionsfähige Ordnung des Wettbewerbs im Verkehr besorgt sind, gleichzeitig der geheimen Abrede den Vorzug geben wollen.

5. Wie in der CEMT, so besteht auch in der EWG Übereinstimmung, daß ein europäischer Verkehrswettbewerb die *Annäherung der Ausgangsbedingungen* erfordert. Das gilt vor allem für die Tragung der anlastbaren *Wegekosten*, um das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrswege und der Verkehrsunternehmungen zu verwirklichen. Ich habe schon im Jahre 1959 bei der Kommission den Antrag gestellt, das Studium dieser Fragen aufzunehmen. Der Ministerrat hat die Durchführung von Untersuchungen beschlossen, die der Prüfung der Voraussetzungen für eine Angleichung der Wettbewerbslage der einzelnen Verkehrsträger zugrunde gelegt werden können. Ich möchte dazu klarstellen, daß wir mit dieser Forderung keine Angleichung natürlicher Kostenvorteile wünschen, sondern nur einen Ausgleich der sehr unterschiedlichen Behandlung der Verkehrsmittel durch den Staat erstreben. Selbstverständlich ist dies eine langwierige und komplizierte Aufgabe; auch hier wird eine vollständige Angleichung aller Bedingungen nicht erreichbar sein, aber dies sollte nicht hindern, das als notwendig Erkannte zu tun, damit die Mitgliedsstaaten gesetzgeberische Regelungen treffen, die sich auf eine Annäherung der unterschiedlichen Bedingungen auswirken. Tun wir dies nicht, so würden wir in einen verzerrten Wettbewerb eintreten, der nicht nur wirtschaftliche Nachteile für die Allgemeinheit bringt, sondern auch eine dem Geist des Vertrages abträgliche Ungerechtigkeit bedeutet.

6. Darüber hinaus sollte man sich noch über einige *andere verkehrspolitische Grundsätze* einigen. So z. B. über eine vernünftige — für die Bundesrepublik besonders wichtige — Regional- und Standortpolitik bezüglich der Investitionen und der Tarifgestaltung, ferner über die Vermeidung wirtschaftlicher Machtkonzentration sowie die Erhaltung und Förderung eines leistungsfähigen Mittelstandes und schließlich über den Beitrag, den der Verkehr unter neuzeitlichen Bedingungen zur Verwirklichung der sozialen Gerechtigkeit zu leisten vermag.

7. Niemand wird bestreiten, daß alle diese Überlegungen und Anregungen zu dem Begriff der gemeinsamen Verkehrspolitik gehören und daß sie dazu dienen, eine wirksame Wettbewerbsordnung für den Verkehr zu schaffen. Es scheint mir deshalb — in Übereinstimmung insbesondere mit meinem französischen Ministerkollegen Büron — nicht vertretbar, der These der EWG-Kommission zuzustimmen, daß die *allgemeinen Wettbewerbsregeln des Vertrages auf den Verkehr* anzuwenden seien. Ich will hier nicht auf die rechtlichen Gründe eingehen, die nach unserer Auffassung überzeugend gegen die von der Kommission vertretene Meinung, die ja auch einen automatischen Einschluß von See- und Luftverkehr in das Vertragswerk zur Folge haben würde, sprechen. Es handelt sich um die ganz einfache, aber fundamentale Tatsache, daß bei einer solchen Auslegung die Entwick-

lung einer gemeinsamen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung seiner Besonderheiten, wie in Artikel 74 und 75 des Vertrages vorgeschrieben, ihres Inhalts beraubt und damit substanzlos würde. Wenn gesagt wird, die Wettbewerbsregeln gelten nur solange, wie die Regierungen im Rahmen des Titels „Verkehr“ nichts anderes beschließen, so bedeutet das doch eine eindeutige Präjudizierung dieser Politik auf Grund von Bestimmungen, die für den Warenmarkt gedacht sind und die besonderen Merkmale des Transportwesens nicht berücksichtigen. Ich halte die Sorge, es könne bei alleiniger Anwendung des Titels „Verkehr“ nicht genug Wettbewerb im Verkehr geben, für unbegründet; denn es herrscht ja gerade im Transportwesen weithin ein scharfer Wettbewerb, der immer wieder zu Ordnungsmaßnahmen zwingt, um ein Abgleiten in die ruinöse Konkurrenz zu verhindern.

Auch der Deutsche Bundesrat hat sich in einer einstimmig angenommenen EntschlieÙung vom 29. März dieses Jahres dafür ausgesprochen, daß die gemeinsame Verkehrspolitik als ein geschlossenes Ganzes betrachtet werden müsse und nicht durch dem gemeinsamen Interesse abträgliche Teillösungen präjudiziert werden dürfe. Da die Wettbewerbspolitik Hauptbestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik sei, müsse ihre Regelung den Gestaltungsmöglichkeiten der Artikel 74 und 75 vorbehalten bleiben. — Ich bin überzeugt, daß uns die Erörterungen über eine gemeinsame Politik zusammenführen werden, um eine aus der Tatsache heraus gebotene Lösung in diesem Sinne zu finden.

8. Wir sehen dem Gedankenaustausch über die Entwicklung und Verwirklichung dieser Politik mit Zuversicht entgegen, ja wir wünschen ihn sogar, weil er Gelegenheit bieten wird, Klarheit über die Tatbestände zu schaffen, den Blick in die Zukunft zu richten und uns auf dieser Grundlage zu verständigen. Gewiß werden Einzelregelungen längere Zeit in Anspruch nehmen. Das ist aber auch auf anderen Vertragsgebieten durchaus keine Seltenheit. Vom Verkehr sind so viele Beweise der Kooperation erbracht worden, daß kein Anlaß zu der Sorge besteht, das Einigungswerk könne durch das Ringen um die beste Lösung gehemmt werden. Unsere Arbeit wird auch weiterhin bestimmt sein durch die tätige Besinnung auf das große Ziel „Europa“, dem wir uns alle in freier Überzeugung verpflichtet fühlen. Hierbei werden wir auch stets die Rücksicht auf unsere anderen Partner im Auge haben. Ich sehe es deshalb als ein glückliches Zeichen an, daß Herr *Professor Meyer* als hervorragender Vertreter der Verkehrswissenschaft aus der Sicht des für die EWG besonders wichtigen schweizerischen Partners zu diesen Fragen Stellung nehmen und damit unsere europäische Verbundenheit bekräftigen wird.



Meine Zuversicht in eine erfolgreiche Entwicklung unserer Bemühungen wird bestärkt durch das Vertrauen auf die bewährte Unterstützung durch die Wissenschaft. Die geschilderten Probleme sprechen eine klare Sprache, daß dies keine Wohlwollenserklärung ist, wie sie auf Festveranstaltungen gern abgegeben wird. Wenn ich einen solchen Ruf an alle Beteiligten richte, so möchte ich mich doch zu dieser Stunde besonders an das *Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln* wenden. Die 40-jährige Geschichte dieser Forschungsstätte ist Zeugnis bester deutscher wissenschaftlicher Arbeit. Dies beweist nicht nur eine stattliche Zahl wertvoller und weithin wirkender wissenschaftlicher Studien, nicht nur die publizistische Verantwortung gegenüber der Öffentlichkeit, die in der *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* sichtbar wird, sondern vor allem auch die erzieherische Funktion des Instituts. Es hat mehrere Generationen von Wissenschaftlern und wissenschaftlich interessierten Praktikern unter dem Leitbild eines fundierten Suchens und Forschens heran-

gebildet. Ihnen, sehr verehrter, lieber Herr Professor Berkenkopf, gilt daher heute mein aufrichtiger Dank für Ihre während vieler Jahre vollbrachte Leistung. Ich gedenke dabei zugleich Ihres mehr als 12-jährigen Wirkens als Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesverkehrsministerium, den Sie in voller Unabhängigkeit mit großem Nutzen für die Allgemeinheit leiten. Lassen Sie mich meinen Dank mit der Hoffnung auf weiteres fruchtbares Zusammenwirken im Dienst unserer gemeinschaftlichen Aufgabe verbinden.

## Gedanken zur europäischen Verkehrsintegration\*)

VON PROF. DR. HANS-REINHARD MEYER, BERN

### I. Erwünschte Elastizität des EWG-Vertrages

Über die Fragen der Auslegung und Anwendung des *Vertrages* zur Gründung der *Euro-päischen Wirtschaftsgemeinschaft* besteht bereits ein ausgedehntes Schrifttum. Dasselbe gilt für die Auslegungs- und Anwendungsfragen der das Gebiet des Verkehrs betreffenden Vertragsbestimmungen. Wie stets bei solchen Fragen, ist manches kontrovers. Aber die Punkte von grundlegender Bedeutung treten doch wenigstens hervor.

Über die „gemeinsame Verkehrspolitik“, die die EWG-Staaten verfolgen sollen, gehen die Meinungen unter ihnen immer noch stark auseinander. Das kann angesichts der spezifischen Ausgestaltung der Verkehrspolitik in sehr wesentlich sich unterscheidenden Volkswirtschaften auch gar nicht anders sein. Immerhin: irgendeinmal sollten die Meinungsverschiedenheiten über die „gemeinsame Verkehrspolitik“ überwunden werden, sonst bliebe der EWG-Vertrag in diesem Punkt unvollziehbar. Ein *Hauptanliegen* dieses Vertrages soll es sein, *einen Weg* zu einer allmählich zu gewinnenden gemeinsamen Haltung in der europäischen Verkehrspolitik zur Diskussion zu stellen. Daß Sie diese Gelegenheit einem Ausländer und gar noch einem Angehörigen eines Staates bieten, der nicht zur EWG gehört, legt Zeugnis von der geistig freien und damit echt wissenschaftlichen Einstellung des Instituts ab, dessen 40-jähriges Bestehen heute gefeiert wird.

Sie werden es einem Angehörigen eines nicht der EWG angehörenden Staates dabei nicht verargen, wenn er nicht nur an die Verkehrspolitik der EWG-Länder denkt, sondern an die europäische Verkehrspolitik schlechthin; denn Europa und den hinter unserem Kontinent stehenden Werten wäre wenig gedient, wenn es in der allgemeinen Wirtschaftspolitik und in der Verkehrspolitik zu Blockbildungen und neuen Gräben käme. Wenn sich also dergestalt der Blick von der gemeinsamen Verkehrspolitik der EWG-Staaten weitet zu dem, was für eine europäische Verkehrspolitik etwa taugen könnte, so erscheint die Befolgung gewisser Verfahrensregeln nur um so nowendiger und dringlicher: große Vorsicht im Vorgehen und keine gewagten Experimente; Bereitschaft, auch einen langfristigen Verlauf hinzunehmen, also Geduld und keine Überstürzung; Mut, Abstriche bei „Planungen“ und „Programmen“ anzubringen, wenn gesundes wirtschaftliches oder politisches Denken es erfordert. Ich glaube, daß diese Verfahrensregeln schon beim Streben nach einer gemeinsamen Verkehrspolitik der EWG-Staaten notwendig und dringlich genug sind; sie gelten aber ganz allgemein bei den Maßnahmen im gemeinsamen Markt und darüber hinaus bei allen die europäische Integration betreffenden Angelegenheiten.

Die Politik des Minister=Rates und der Kommission der EWG sollte also undoktrinär und elastisch sein können. Ob sie so sein wird, hängt einerseits von der Einstellung und vom politischen Willen, andererseits aber auch von der Auslegung des EWG-Vertrages ab.

\*) Vortrag, gehalten auf der Tagung anlässlich des 40-jährigen Bestehens des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln am 28. April 1961.