

## "Europa als Verkehrseinheit" in Welt der Arbeit (27. November 1953)

**Quelle:** Welt der Arbeit. Wochenzeitung des deutschen Gewerkschaftsbundes. 27.11.1953. Köln: Bund-Verlag GmbH.

**Urheberrecht:** (c) Welt der Arbeit

**URL:** [http://www.cvce.eu/obj/"europa\\_als\\_verkehrseinheit"\\_in\\_welt\\_der\\_arbeit\\_27\\_november\\_1953-de-98a376dc-2345-4740-89df-f85d9b482cd6.html](http://www.cvce.eu/obj/)

**Publication date:** 17/09/2012

## Europa als Verkehrseinheit

von Johann Hatje, Mitglied des Vorstandes der Bundesbahn

Der Verkehr hat vornehmlich die Aufgabe, Rohstoffe und Waren zu den Orten zu bringen, an denen sie durch Verarbeitung zu Konsumgütern umgeformt oder dem Verbraucher zugeführt werden. Um dem Verbraucher eine Teuerung zu ersparen und die Produktion nicht mit unnötigen Unkosten zu belasten, muß der Verkehr so wirtschaftlich wie möglich gestaltet werden. Dies betrifft nicht nur den internen Verkehr eines jeden Staates, sondern geht über die Grenzen hinweg. Aus diesem Grund haben sich die Eisenbahnverwaltungen der europäischen Länder- trotz aller politischen Schwierigkeiten - bemüht durch ihre Zusammenarbeit beizutragen, daß die Ländergrenze im Güteraustausch immer weniger fühlbar werden. So ist der von den Eisenbahnen Europas betriebene grenzüberschreitende Verkehr als Schrittmacher für eine wirtschaftliche und damit auch politische Zusammenarbeit anzusehen, und auf diese Weise wurde bereits bewußt und unbewußt der Idee eines vereinten Europas gedient.

Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) wurde schon im Jahre 1922 mit dem Ziele gegründet, eine Abstimmung der gemeinsamen Aufgaben aller europäischen Eisenbahnverwaltungen zu ermöglichen, was zweifellos in den letzten Jahren mehr denn je von Bedeutung war. Von den in diesem Kreis zu behandelnden Fragen sind wohl die technischen Probleme die wichtigsten. Hierzu gehören die Festlegung und Einhaltung von Normen bei Gleisen und Fahrzeugen, um eine Freizügigkeit des Verkehrs im europäischen Raum zu gewährleisten. Lediglich Rußland und Spanien stehen mit ihrer Breitspur noch etwas abseits. Allerdings sind auch hier schon zum Teil Mittel und Wege zur Überwindung dieser technischen Schwierigkeiten gefunden worden. So besteht heute bereits die Möglichkeit, Güter von Spanien nach einer beliebigen Bahnstation Europas und ebenso in umgekehrter Richtung ohne Umladung zu befördern.

Eine besondere Schwierigkeit bestand dagegen noch vor kurzem noch in einer gewissen Unübersichtlichkeit der Gütertarife der einzelnen Eisenbahnverwaltungen. Dieser Zustand hinderte die Spediteure daran, bereits im voraus bindende Frachtberechnungen für den Transitverkehr abzugeben. Um die Überwindung dieser Schwierigkeit wurden nun besondere Bestrebungen innerhalb der internationalen Eisenbahnverbände angestellt. So hat jetzt eine formelle Vereinheitlichung der Tarife es ermöglicht, Wegweiser für die internationalen Tarife zu sein, die dann einen schematisch einheitlichen Aufbau haben werden. Für die Binnengütertarife sind die österreichischen Bundesbahnen federführend, während die Deutsche Bundesbahn, da Deutschland als das wichtigste Transitland innerhalb Europas anzusehen ist, vor kurzem im Auftrage des Internationalen Eisenbahnverbandes ein einheitliches Tarifschema (Mustertarife) ausgearbeitet hat. Somit liegen die Vorteile dieser internationalen Zusammenarbeit nicht nur in einer Erleichterung der praktischen Arbeit, sondern auch in der Vorbereitung der wirklich materiellen Übereinstimmung der Tarife.

Die Betriebsrechnung der einzelnen europäischen Bahnen wurde durch den Zwang, für die Verkehrsspitzen einen Stock von Güterwagen in Reserve zu halten, bei allen nach der negativen Seite beeinflußt. Diese Verkehrsspitzen treten infolge der unterschiedlichen klimatischen Verhältnisse und den nicht vergleichbaren wirtschaftlichen Voraussetzungen der einzelnen Staaten zu verschiedenen Zeiten auf. Um nun die notwendige Reserve an Fahrzeugen bei den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen möglichst niedrig zu halten, wurde der Internationale Güterwagenverband (RIV) gegründet, dessen Bestrebungen dahingehend von Erfolg waren, daß bereits ein großer Teil der Güterwagen der europäischen Bahnen einheitlich genormt und für ganz Europa als freizügig erklärt werden konnte. Es wurde in diesem Zusammenhang weiter beschlossen, daß bei Hergabe von Wagenmaterial die betreffende Eisenbahnverwaltung durch ein einfaches Abrechnungsverfahren im Giroverkehr eine Gutschrift erhält.

Für Behälter, Kühlwagen und andere Spezialkonstruktionen sind ebenfalls Abrechnungsstellen auf europäischer Grundlage geschaffen worden, die mit einer Lenkung des Einsatzes dazu beitragen sollen, auch diese Anlagemittel für die einzelnen europäischen Bahnverwaltungen möglichst niedrig zu halten.

Um eine flüssige Durchführung des Betriebes sowie das Ineinandergreifen der Fahrpläne im grenzüberschreitenden Verkehr zu erreichen, werden alljährlich zweimal die Europäischen Fahrplankonferenzen abgehalten, in deren Verlauf Besprechungen über die Verbesserung der internationalen

Verbindungen, Festlegung der Übergänge und Anschlüsse stattfinden sowie die Stärke und die Zusammensetzung der Züge von den Vertretern der europäischen Eisenbahnverwaltungen vereinbart werden.

Auch der Zusammenschluß der Seehäfen im Seehafenzweckverband und dessen Zusammenarbeit mit den internationalen Eisenbahnverbänden auf tariflichem Gebiet ist ein Markstein auf dem Wege zur Einheit.

Um nun den von diesen Verbänden und Vereinigungen getroffenen Vereinbarungen auch den nötigen gesetzlichen Rückhalt zu geben, ist als jüngste, wohl aber als die bedeutendste Einrichtung, die „Europäische Verkehrsministerkonferenz“ hinzugekommen, die politisch bindende Vereinbarungen für die Regierungen der einzelnen europäischen Staaten zum Abschluß bringt.

Außerdem haben die europäischen Eisenbahnen einen neuen Antrieb für die Zusammenarbeit durch die Gründung der Montanunion bekommen, die — legitimiert durch ihre Satzungen — einheitliche überregionale Tarife für Kohle und Stahl anordnen kann und damit das Tempo zur Bildung der europäischen Verkehrseinheit noch beschleunigt.

Es konnte in diesem Rahmen nur ein kleiner Bruchteil der Organisationen des Verkehrs genannt werden, die versuchen, durch ihre Arbeit zum ersehnten wirtschaftlichen und politischen Zusammenschluß beizutragen. Dieses kameradschaftliche Zusammenarbeiten der Eisenbahnen Europas sollte auch den Politikern Anstoß und Beispiel dafür sein, daß eine europäische Gemeinschaft ökonomisch und politisch lebensnotwendig ist. So wie die stählernen Gleise völkerverbindend sind, sollten sich auch Herzen, Hände und wirtschaftliche Interessen zusammenfinden.