

Zellhorn, Paul

Article — Digitized Version

Die wirtschaftliche Lage der westdeutschen Binnenschifffahrt

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Zellhorn, Paul (1953) : Die wirtschaftliche Lage der westdeutschen Binnenschifffahrt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 9, pp. 576-580

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131784>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

ministerium im Sommer 1952 verfügte Freigabe der Eisenpreise hat eine Kostensteigerung von mehr als 5 % des Schiffbauwertes zur Folge gehabt. Von den Reedern sind damals größte Bedenken gegen diese Maßnahme angemeldet worden, da die vom Bundeswirtschaftsministerium erhoffte Steigerung der Produktion in absehbarer Zeit doch nicht möglich war; denn nicht nur der Mangel an Schrott und Koks, sondern vor allem die Unzulänglichkeit der Walzwerkskapazität hat zu den Engpässen der eisenschaffenden Industrie geführt. Inzwischen haben sich die damals von den Reedern geltend gemachten Bedenken als richtig erwiesen. Die finanzielle Last dieser wirtschaftspolitischen Fehlmaßnahme aber hat die Seeschifffahrt zu tragen. Heute sind die deutschen Preise

für Schiffsbleche die höchsten in der Welt, was natürlich nicht ohne nachteilige Auswirkungen auf die Wettbewerbslage der deutschen Reedereien im internationalen Schifffahrtsmarkt bleiben konnte. Einem kürzlich in der englischen Schifffahrtszeitschrift „Fairplay“ erschienenen Bericht ist zu entnehmen, daß allein der Schiffsrumpf eines 9500-Tonnners auf englischen Werften um rund 400 000 DM billiger gebaut werden kann als in Deutschland. Mit Recht bezeichnet die englische Zeitschrift diesen Preisvorteil ihrer eigenen Wirtschaft als „great asset“ im internationalen Wettbewerb gerade gegenüber der deutschen Schifffahrts- und Schiffbauindustrie.

Anm.: Der zweite Teil dieses Aufsatzes („Seeschifffahrt und Volkswirtschaft“) erscheint im Oktoberheft.

Die wirtschaftliche Lage der westdeutschen Binnenschifffahrt

Dr. Paul Zellhorn, Münster

Die große Bedeutung, die der Binnenschifffahrt innerhalb unserer Volkswirtschaft zukommt, geht aus der Gegenüberstellung ihrer Leistungen mit denen des größten Verkehrsträgers, der Eisenbahn, hervor. Im Gebiet der jetzigen Bundesrepublik wurden von Eisenbahn und Binnenschifffahrt 1936 zusammen 380,2 Mill. t und 1951 345,4 Mill. t befördert. 1936 entfielen davon auf die Binnenschifffahrt 100,3 Mill. t (26,4 %), 1951 waren es nurmehr 88,1 Mill. t (25,5 %). Wenn man den Verkehrsverlust berücksichtigt, den die Eisenbahn in der Zwischenzeit zugunsten des Kraftfahrzeugverkehrs erlitt, kommt man zu dem Ergebnis, daß die Binnenschifffahrt nach dem Kriege ihren relativen Anteil am gesamten Güterverkehrsvolumen nicht behaupten konnte. Die Gründe hierfür sind wohl in dem durch die Zerreißung des alten Reichsgebiets bedingten Strukturwandel der Verkehrsnachfrage zu suchen. Aber auch eine gewisse Verschärfung des Tarifkampfes seitens der Schiene dürfte zu Verkehrsverlusten für die Binnenschifffahrt geführt haben. Doch sind ihre Leistungen auch heute noch von einer imposanten Größenordnung, zumal man ja berücksichtigen muß, daß sich ihre Bewegungsmöglichkeit auf wenige Verkehrsadern beschränkt.

VERKEHRSLAISTUNG

Gemessen an den Leistungen in tkm, ist der Anteil der Binnenschifffahrt durch ihre größere mittlere Versandweite noch etwas bedeutender. Eisenbahn und Binnenschifffahrt leisteten im Jahre 1951 zusammen 76 Mrd. tkm. Davon entfielen 20,9 Mrd. tkm (27,5 %) auf die Binnenschifffahrt. Die mittlere Versandweite betrug demnach auf der Schiene 214 km und auf den Wasserstraßen 237 km.

Beachtung verdient die Tatsache, daß der Index der industriellen Gesamtproduktion einen anderen Verlauf nahm als die Indizes der beförderten Güter bei Bundesbahn und Binnenschifffahrt. Während die Industrieproduktion 1952 einen Stand von 144,4 (Basis 1936) erreicht hatte, verharrte die Binnenschifffahrt bei einem Index von 95,2 und die Eisenbahn bei 95,8. Die industrielle Expansion ging also ohne zusätzliche In-

anspruchnahme der beiden genannten Verkehrsträger vor sich. Eine gewisse, wenn auch unterproportionale Verkehrsausweitung, die in der Zwischenzeit sicherlich stattfand, läßt sich leicht mit dem verstärkten Güterverkehr auf der Straße erklären, dessen Zuwachs zweifellos zum größten Teil auf Kosten der Schiene erfolgte. Die Eisenbahn aber fand einen kleinen Ausgleich durch eine erhöhte Konkurrenzierung der Binnenschifffahrt.

An der gesamten Verkehrsleistung in tkm des Jahres 1951 auf den Wasserstraßen des Bundesgebiets waren deutsche Schiffe mit 12,9 Mrd. tkm (61,7 %) beteiligt. Von dem Wechselverkehr mit westdeutschen Binnenhäfen, der sich auf 17,4 Mrd. tkm belief, wurde der binnendeutsche Verkehr fast ausschließlich von deutschen Schiffen bewältigt, während im grenzüberschreitenden Verkehr auf die deutsche Flagge ein Anteil von etwa 30 % entfiel. Am internationalen Durchgangsverkehr über die Wasserstraßen der Bundesrepublik, der etwa 3,5 Mrd. tkm ausmachte, waren deutsche Fahrzeuge nur mit 7 % beteiligt.

Von den deutschen Wasserstraßen war der Rhein bei weitem am stärksten belastet. Auf der Strecke von Rheinfelden bis Lobith konzentrierten sich 1951 rd. zwei Drittel (14,2 Mrd. tkm) der Gesamtleistung der Binnenschifffahrt. Diese Zahl verdeutlicht die überragende Bedeutung, die diese Wasserader im Rahmen des deutschen Verkehrssystems besitzt. Ihre mittlere Verkehrsdichte betrug 19,9 Mill. t, und zwar auf der Strecke oberhalb Neuburgweiers 5,3 Mill. t und unterhalb der Rheinhäfen des Ruhrgebiets 33,2 Mill. t. Hinsichtlich der mittleren Verkehrsdichte steht die Strecke Datteln — Bergeshövede des Dortmund-Ems-Kanals mit 11,6 Mill. t an zweiter Stelle. Es folgen der Rhein-Herne-Kanal (9,8 Mill. t), die Strecke Bergeshövede — Herbrum des Dortmund-Ems-Kanals (6,9 Mill. t), das Mittellandkanalstück Bergeshövede — Minden (5,8 Mill. t) und der Wesel-Datteln-Kanal (5,4 Mill. t). Erst dann folgt der Main unterhalb Aschaffenburgs mit 4,7 Mill. t. Neben dem Rhein kommt also dem westdeutschen Kanalgebiet besondere Bedeutung zu.

Die Binnenschifffahrt ist auch heute noch ganz allgemein das Verkehrsmittel mit den niedrigsten Transportkosten je tkm. Es ist daher kein Wunder, daß sie in erster Linie für den Transport der außerordentlich frachtempfindlichen Massengüter in Anspruch genommen wird. Der große Nachteil der Langsamkeit fällt demgegenüber weniger stark ins Gewicht, weil er vielfach durch rechtzeitiges Disponieren ausgeglichen werden kann. Der Anteil der Massengüter am gesamten Frachtgutaufkommen der Binnenschifffahrt betrug 1951 rd. 88%. Kohle (34,5%), Sand (16%) und Erz (12,9%) machten zusammen fast zwei Drittel aus. Ihnen folgten Mineralöle, Getreide und Steine mit zusammen rd. 14%, so daß allein auf diese sechs Gütergruppen mehr als drei Viertel der Gesamtgütermenge entfielen. Weitere 10,5% wurden von Düngemitteln, Kalk und Zement, Salz, Alteisen, Holz, Roheisen und -stahl sowie Zucker gestellt. Der Rest von nur rd. 12% verteilt sich auf die Position „übrige Güter“.

VERHÄLTNIS ZU ANDEREN VERKEHRSTRÄGERN

Die Marktsituation der Binnenschifffahrt ist denkbar schwierig. Sie befindet sich weder in einem Zustand atomistischer Konkurrenz noch in einer Monopolstellung. Die Marktform ist daher für sie von Natur aus gleichgewichtslos. In dem Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsträger auf dem großen Markt der Verkehrsleistungen bestehen überhaupt keine Beziehungen zwischen der Binnenschifffahrt und dem Luftverkehr, da beider Leistungen praktisch nicht miteinander substituierbar sind. Nicht so eindeutig zu beurteilen ist jedoch das Verhältnis Binnenschifffahrt—Kraftwagen. In den letzten Jahren konnte mehrfach beobachtet werden, daß der Güterkraftverkehr Transporte höherwertiger Massengüter an sich zu ziehen vermochte, die sonst der Binnenschifffahrt zugefallen wären. Mengenmäßig relevanter sind aber doch jene Fälle, die zu einer Ergänzung des Binnenschiffsverkehrs durch den Kraftwagen führen, indem die Kraftfahrzeuge den An- und Abfuhrdienst für die Binnenschiffe übernehmen. Im großen und ganzen hat der Kraftwagen der Binnenschifffahrt daher mehr Nutzen gebracht als Schaden zugefügt. Ähnlich liegen die Dinge im Verhältnis Binnenschifffahrt—Seeschifffahrt. In den großen Massengut-Umschlagshäfen, die, wie z. B. Hamburg, Emden und Rotterdam, an den Endpunkten leistungsfähiger Wasserstraßen liegen, wird die wechselseitige Ergänzung und Befruchtung besonders deutlich erkennbar. Bremen, das bis vor wenigen Jahren noch keinen befriedigenden Anschluß an das Binnenwasserstraßensystem hatte, entwickelte sich sicher auch aus diesem Grunde zu einem ausgesprochenen „Stückguthafen“. Gegenüber dieser glücklichen Ergänzung beider Verkehrsträger kommt dem im Einzelfall auch möglichen Wettbewerb nur untergeordnete Bedeutung zu. So wurde z. B. Ende 1938 durch die Fertigstellung des Mittellandkanals der Hufeisenverkehr für Ruhrkohle nach Berlin und Mitteldeutschland, der sich via Rotterdam bzw. Emden und Hamburg bzw. Stettin herausgebildet hatte, unterbunden. Im Getreide- und Zuckerverkehr aus dem Odergebiet nach Westdeutschland bahnte sich gleichzeitig ein scharfer Wettbewerb zwischen der Kanalschifffahrt und

dem Seeverkehr via Stettin und Rotterdam an. Er kam dann jedoch infolge des Kriegsausbruchs bald wieder zum Erliegen.

Schwieriger ist die Wettbewerbssituation der Binnenschifffahrt gegenüber der Eisenbahn, da die einzelnen Leistungen der Binnenschifffahrt verhältnismäßig leicht durch den Schienentransport substituiert werden können. Die zentral organisierte Eisenbahn hat darüber hinaus den Vorteil, daß sie nur auf wenigen Strecken dem Wettbewerb der Binnenschifffahrt ausgesetzt ist. Trotz der zunehmenden Konkurrenz durch den Kraftwagen verfügt die Schiene auch heute noch über einen genügend großen Sektor unbestrittener Verkehre, der es ihr weiterhin ermöglicht, Marktstrategie durch Preisdifferenzierung zu treiben. Theoretisch wird man also die Marktstellung der Eisenbahn als die eines Teilmonopolisten zu bezeichnen haben. Wegen der damit verbundenen Schlüsselstellung im Verkehrswesen war es daher zu begrüßen, daß sich der Staat von Anfang an bemühte, dieses Monopol nur dem wohlverstandenen Dauerinteresse der gesamten Volkswirtschaft dienstbar zu machen. So war eine vorsätzliche ruinöse Konkurrenzierung der Binnenschifffahrt durch die Eisenbahn bisher auch nicht zu beobachten. Die frühere Reichsbahn-Hauptverwaltung begründete z. B. die Einführung des Kohlenumschlagtarifs 6 U 1 mit dem Hinweis, „daß allgemein die Notwendigkeit anerkannt wird, die Binnenschifffahrt leistungsfähig zu erhalten“. Zahlreich sind die Fälle, daß sich beide Verkehrsträger gegenseitig befruchten und durch die Vorteile ihres Zusammenwirkens überhaupt erst bestimmte Verkehre ermöglichen.

TARIFPOLITISCHE DISKRIMINIERUNG

Dennoch stellten sich im Laufe der letzten 30 Jahre gewisse unbeabsichtigte Diskriminierungen für die Binnenschifffahrt ein, und zwar als Sekundärwirkungen bestimmter tarifpolitischer Maßnahmen, die im Interesse spezieller wirtschaftspolitischer Zielsetzungen eingeführt wurden. So engte z. B. der Übergang vom Kilometer- zum Staffeltarif den Spielraum der Binnenschifffahrt ein, indem er auf der Schiene die Ferntransporte, für die die Schifffahrt besonders prädestiniert ist, verbilligte und die Nahtransporte, auf die die Schifffahrt wegen des gebrochenen Verkehrs angewiesen ist, verteuerte. Auch die weitere Verbilligung der Massengütertransporte, die mit der Ausdehnung der Wertstaffel von 4 auf 7 Regelklassen und der verstärkten Verkehrsbedienung nach Ausnahmetarifen verbunden war, mag in gleicher Richtung gewirkt haben. Von großem Nachteil erwies sich auch die außerordentliche Schwerfälligkeit der Eisenbahn-Tarifpolitik, durch die den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen vielfach nicht rechtzeitig und genügend Rechnung getragen werden konnte. Noch heute existieren manche Ausnahmetarife, deren ursprüngliche Voraussetzungen inzwischen längst fortgefallen sind. Besonders kritisch wurde die Lage der Schifffahrt in den letzten Jahren, nachdem die Eisenbahn ihr Tarifniveau nach der Währungsreform nur ungenügend der veränderten Kostenlage angepaßt hatte. So belief sich z. B. die Erzfracht Beddingen (Reichswerke) - Dortmund nach dem nur aus kriegswirtschaftlichen Grün-

den eingeführten AT 7 B 35 II seit dem 16. August 1948 auf der Schiene auf 2,31 DM/t, während die Kanalschiffahrt in der gleichen Relation 3,14 DM/t fordern mußte. Der Schiffahrt blieb schließlich nichts anderes übrig, als ihren Satz dem Bahntarif anzupassen, um wenigstens etwas Rückfracht für die Kohlentransporte ins Mittellandkanalgebiet zu bekommen. Daß übrigens die Eisenbahn bei diesem Satz auch nur ihre zusätzlichen Kosten decken konnte, erscheint ausgeschlossen. Zu allem Überfluß wurde die Bahn durch diese Tarifgestaltung auch noch gezwungen, in umgekehrter Richtung wie die Kanalschiffahrt Leerraum zu bewegen. Des Eindrucks einer gewollten Diskriminierung der Binnenschiffahrt kann man sich jedoch kaum erwehren bei der Betrachtung des AT 7 S 2 (Seehafen-AT für Importerze). Seit dem 1. Januar 1952 betrug die Bahnfracht in der Relation Emden-Dortmund (234 km) 3,91 DM/t und in der Relation Emden—Hattingen (264 km) 5,21 DM/t. Das trockene Hüttenwerk Hattingen hatte also eine relativ höhere Fracht zu zahlen als die am Dortmund-Ems-Kanal gelegenen Dortmunder Werke. Der Erfolg war, daß das Hüttenwerk Dortmund-Hörde weitgehend zum Bahnbezug überging, obwohl für den Bau des Dortmund-Ems-Kanals vor rd. 60 Jahren gerade der Gesichtspunkt einer frachtlichen Entlastung dieses Werkes von großer Bedeutung war.

Es ist daher nicht verwunderlich, daß auch von den Vertretern der Schiffahrt immer stärker eine wirkungsvolle Koordination beider Verkehrsträger gefordert wird. Sie wird jedoch nicht allein von den inzwischen in Kraft getretenen einschlägigen Rahmengesetzen zu erwarten sein, sondern in erster Linie wohl von einer mühseligen Kleinarbeit, mit der jeder einzelne Tarif auf seine volkswirtschaftlich optimale Gestaltung hin überprüft werden müßte. Daß dies durchaus möglich ist, beweist z. B. die befriedigende Regelung beim Seehafen-Ausnahmetarif für Importgetreide (AT 17 S 1). Dieser Tarif wurde nach eingehenden Verhandlungen so abgefaßt, daß der Wasserversand ab Seehafen für all jene Orte attraktiv wurde, die bis zu 50 km von einem Hafen des westdeutschen Kanalgebiets oder bis zu rd. 100 km von einem Rhein-, Main- oder Neckarhafen entfernt liegen. Alle übrigen Orte werden beim Empfang von Importgetreide ab Seehäfen durch die Bahn bedient.

Erschwert wird die Lage der Binnenschiffahrt durch die Zersplitterung in ihren eigenen Reihen. Rund 40% der Tragfähigkeit der gesamten deutschen Binnenflotte befinden sich in der Hand von Einzelschiffern, sog. Partikulieren. Weitere 57% gehören den Reedereien. Der Rest entfällt auf reine Werkschiffahrt und behördeneigene Tonnage. Bei der Werkschiffahrt ist jedoch zu berücksichtigen, daß ein großer Teil der in Reedereien organisierten Tonnage kapitalmäßig von industriellen Konzerngesellschaften abhängig ist und daher von Natur aus gegenüber den Großverladern eine andere Einstellung hat als die freie Schiffahrt. Es bietet sich also auch beim Angebot der Binnenschiffahrtsleistungen das Marktbild eines Teiloligopols, wobei für die Oligopolisten noch die Unterschiedlichkeit ihrer Interessenlagen charakteristisch ist. Berücksichtigt man außerdem, daß ein großer Teil der Nach-

frage bei wenigen Großverladern, z. B. für Kohle, Erz, konzentriert ist, daß also auch hier wenigstens ein Teiloligopol besteht, dann wird es deutlich, daß die Marktsituation der Binnenschiffahrt im Prinzip sehr labil sein muß.

STAATLICHE WETTBEWERBSORDNUNG

Angesichts der Bedeutung der Binnenschiffahrt innerhalb unserer Volkswirtschaft konnte es daher auch nicht ausbleiben, daß der Staat — unmittelbar veranlaßt durch die Katastrophenerfahrungen der Jahre 1930/32 — sich bemühte, eine gewisse Ordnung des Wettbewerbs durchzusetzen. Das inzwischen durchweg im Einvernehmen mit den Schiffahrtsvertretern geschaffene und von dem kürzlich in Kraft getretenen Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (BiVG) in seinen wesentlichen Grundzügen bestätigte Ordnungswerk basiert einerseits auf der Regulierung der Frachten und andererseits auf der gerechten Verteilung des Frachtgutaufkommens.

Die besondere Sorge des Gesetzgebers galt der anteiligen Beschäftigung der Partikuliere, die zu diesem Zweck im Rhein-, Unterelbe- und Oberelbegebiet zu Körperschaften des öffentlichen Rechts, den sog. Schifferbetriebsverbänden, zusammengeschlossen wurden. Im westdeutschen Kanalgebiet erübrigte sich die Bildung eines solchen Verbandes, da sich die Partikuliere, soweit sie sich nicht reedereimäßig in Genossenschaften organisiert haben, durchweg auf Grund langfristiger Verträge als Hausschiffer von Reedereien betätigen. Die Schifferbetriebsverbände beschäftigen ihre Mitglieder nach dem „tour-de-rôle“-Prinzip. Damit ist jedem Schiffer eine gerechte Beteiligung gesichert. Nach außen hin gelang es diesen Verbänden, sich mit den Reedereien über eine angemessene Verteilung des gesamten Güteraufkommens zu verständigen. Die Reedereien ließen sich hierauf ein, um weitergehenden staatlichen Einmischungen aus dem Wege zu gehen. Die tägliche Aufteilung der einzelnen Transporte erfolgt durch die Transportzentralen, die als Selbstverwaltungseinrichtungen der Binnenschiffahrt an den wichtigsten Knotenpunkten des Verkehrs bestehen und je nach Bedarf regional in Hauptzweigestellen, Zweigestellen und Meldestellen aufgliedert sind. Bei Notständen der Binnenschiffahrt, die dann gegeben sind, wenn die Partikuliere am Frachtgutaufkommen nicht angemessen beteiligt werden, oder wenn ungewöhnlicher Ladungsmangel mit der Gefahr nachhaltiger wirtschaftlicher Schäden herrscht, sieht das neue BiVG ein direktes Eingreifen des Bundesverkehrsministeriums vor.

Von nicht geringerer Bedeutung ist die Ordnung des Frachtengefüges, die durch die Anpassungsverordnung von 1931 eingeleitet wurde. Für den innerdeutschen Verkehr wurden paritätisch aus Vertretern des Schiffahrtsgewerbes und der Verladerschaft zusammengesetzte Frachenausschüsse für die einzelnen Stromgebiete gebildet. Nach dem generellen Preisstop für die Binnenschiffahrt im Jahre 1941 übten die Frachenausschüsse dann ihre Tätigkeit in Verbindung mit den Preisbildungsstellen aus. Im Prinzip ist die seinerzeitige Regelung auch vom BiVG übernommen worden. Z. Zt. bestehen Ausschüsse in Duisburg, Dortmund,

Bremen, Hamburg und Regensburg sowie in Beuel a. Rh. speziell für die Tankschiffahrt. Innerhalb dieser Frachenausschüsse bestehen Unterausschüsse mit teils regional, teils sachlich begrenztem Aufgabenbereich. Die Frachten werden grundsätzlich als Festentgelte festgesetzt und bedürfen der Genehmigung durch die Abteilung Preis des Bundeswirtschaftsministeriums.

Man könnte die Frachenausschüsse als Miniaturausgabe des Marktes kennzeichnen. Theoretisch ist dieser Preisbildungsmechanismus keineswegs unproblematisch, denn es ist nicht ohne weiteres die Gewähr dafür gegeben, daß sich die Frachten in der volkswirtschaftlich richtigen Höhe einpendeln. Die paritätische Zusammensetzung der Frachenausschüsse erzeugt sehr leicht eine Tendenz zur Frachterstarrung, denn die Verloader sind von Natur aus an niedrigen und die Schiffer an hohen Frachten interessiert. Bei Stimmengleichheit besteht daher immer die größere Wahrscheinlichkeit dafür, daß es beim alten Zustand verbleibt. Tatsächlich war z. B. auf den westdeutschen Kanälen zu beobachten, daß die am 1. März 1932 eingeführte Krisenfracht von 1,90 RM/t für Kohle in der Relation Wanne—Emden fast unverändert bis in die Nachkriegszeit hinein erhalten blieb. Auf diese Weise werden natürlich wichtige volkswirtschaftliche Funktionen des Preismechanismus ihrer Wirksamkeit beraubt. Alfons Schmitt schlug deshalb vor, einen unabhängigen Fachmann als „elften Mann“ in die Frachenausschüsse zu entsenden. In der Praxis der letzten Jahre ging die Entwicklung dahin, daß sich die Schifffahrtsvertreter, die sich, wenn es hart auf hart ging, wegen der Unelastizität ihres Angebots stets am kürzeren Hebel befanden, in zunehmendem Maße auf ihre Kosten beriefen, so daß sich die Aufsichtsbehörde gezwungen sah, durch ein unabhängiges Wirtschaftsprüfergremium Selbstkostenermittlungen bei der Schifffahrt anstellen zu lassen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden jetzt den Frachtfestsetzungen zugrundegelegt. Abgesehen von der betriebswirtschaftlichen Eigenproblematik einer richtigen Kostenerfassung ist diese Methode auch volkswirtschaftlich nicht unbedenklich, denn mit den ökonomischen Funktionen des Preises ist eine Übereinstimmung mit den Kosten keineswegs immer zu vereinbaren. Außerdem besteht hierbei die große Gefahr, daß im Zusammenhang mit der Frachtguteileilung die unternehmerische Initiative erlahmt. Das BiVG läßt daher auch die Möglichkeit offen, in Zukunft zu einer aufgelockerten Preisbildung in Form von Höchst- und Mindestfrachten überzugehen. In der Praxis allerdings hat sich die bisherige Regelung trotz der mit ihr verbundenen Gefahren als das kleinere Übel erwiesen. Die langfristige Bewährung bleibt natürlich abzuwarten. Die Schifffahrt scheint jedenfalls entschlossen zu sein, an diesem Sicherungssystem auch weiterhin festzuhalten, und den Verladern gefällt vor allem aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen die Tatsache, daß sie mit stabilen Frachten rechnen können.

Im grenzüberschreitenden Verkehr werden die Frachten grundsätzlich auch heute noch durch freie Vereinbarungen zwischen den Marktkontrahenten gebildet. Allgemein bekannt ist in dieser Hinsicht die Tätigkeit

der Schifferbörse in Duisburg, die die täglichen Frachtennotierungen auf dem Rhein registriert. Daneben werden von den Großverladern vielfach langfristige Verträge mit fixen Frachtsätzen abgeschlossen. Wie im Binnenverkehr machte sich aber auch im grenzüberschreitenden Verkehr das Bedürfnis nach einer gewissen Ordnung des Marktes bemerkbar. Nach langwierigen Verhandlungen kam am 2. August 1951 zwischen den maßgeblichen Reedereien der Rheinuferstaaten die Duisburger Frachtenkonvention zustande. Auf Grund dieses Vertrages werden die Frachten von einer Kommission, die aus Vertretern der Reedereien besteht, festgesetzt, und zwar für alle Transporte bis zu 200 t, ausgenommen lose Schüttgüter. — Das für den Schweiz-Verkehr geltende AVER-Abkommen vom 1. März 1951 ist nicht allein wegen der darin enthaltenen Festsetzung von Frachten bemerkenswert, sondern ganz allgemein deshalb, weil sich hier die beiden Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschifffahrt in einem Abkommen zu einer Abgrenzung ihrer Einzugsbereiche bereitgefunden haben. Die Rheinschifffahrt verpflichtete sich, Güter, die normalerweise auf die Schiene gehören, sowie alle Sendungen bis zu 12 t der Eisenbahn zu überlassen. Dafür erklärten sich die Eisenbahnverwaltungen Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, der Niederlande und Luxemburgs bereit, jegliche Tarifikriminierung der Rheinschifffahrt im Verkehr von und nach der Schweiz zu unterlassen.

KONKURRENZ FREMDER FLAGGEN

In den letzten Wochen ist durch eine Note der niederländischen Regierung ein neues Problem für die westdeutsche Binnenschifffahrt brennend geworden. Es handelt sich um die gleichberechtigte Beteiligung fremder Flaggen am binnendeutschen Verkehr. Bisher konnten ausländische Fahrzeuge aus devisenwirtschaftlichen Gründen nur in Ausnahmefällen im Inlandverkehr tätig werden. Zwar gestand man ihnen vor etwa einem Jahr allgemein eine Fahrt im deutschen Binnenverkehr im Anschluß an eine grenzüberschreitende Fahrt nach deutschen Häfen zu, doch gibt sich die niederländische Regierung hiermit nicht zufrieden. Mit Rücksicht auf unsere überragende Gläubigerposition innerhalb der EZU scheint nunmehr auch das Bundeswirtschaftsministerium den Zeitpunkt für gekommen zu halten, die Liberalisierung bis an die äußerste Grenze vorzutreiben und auch die kleine Kabotage auf dem Rhein und den angrenzenden Wasserstraßen bis zur Weser für die ausländische Schifffahrt vollkommen freizugeben.

Die Konsequenzen, die der deutschen Binnenschifffahrt hieraus erwachsen würden, sind zwar noch nicht eindeutig in allen Einzelheiten zu übersehen. Auf jeden Fall besteht aber die große Gefahr, daß das mühsam für die deutsche Binnenschifffahrt geschaffene Ordnungswerk durch eine plötzlich einsetzende Konkurrenz der ausländischen Schiffe in seinen Grundfesten erschüttert wird. Es ist nämlich nicht anzunehmen, daß sich die Ausländer dem durch das BiVG bestätigten Festfrachtsystem unterwerfen werden, zumal dieses Gesetz nach Ansicht maßgeblicher niederländischer Beobachter in mehreren Punkten nicht mit dem durch

die Mannheimer Akte von 1868 postulierten Prinzip der Freiheit der Rheinschiffahrt zu vereinbaren ist. Grundsätzlich wäre natürlich gegen einen gesunden Leistungswettbewerb der fremden Flaggen nichts einzuwenden. Es war indessen bereits zu erkennen, daß ein gesunder Wettbewerb in der Binnenschiffahrt nur nach dem Einbau gewisser Sicherheitsvorkehrungen möglich ist.

Das niederländische Interesse am deutschen Binnenverkehr ist wohl in erster Linie darauf zurückzuführen, daß holländischer Schiffsraum von einigen hunderttausend Tonnen, der nach Kriegsende von uns übernommen worden war und jetzt im übrigen Rheinverkehr keine ausreichende Beschäftigung finden kann, nur darauf wartet, im innerdeutschen Verkehr eingesetzt zu werden. Dabei ist jedoch zu bedenken, daß

die westdeutsche Schifffahrt durch den Zwang zur Mitbeschäftigung des brachliegenden Elbeschiffsraums in Höhe von rd. 200 000 t Tragfähigkeit bereits eine schwere politische Hypothek trägt, die sich z. B. augenblicklich dahingehend auswirkt, daß im Tagesdurchschnitt des Monats Mai 1953 im Ruhrgebiet allein 205 Kanalschiffe mit rd. 120 000 t Tragfähigkeit auf Ladung warteten, wobei sich für einzelne Schiffe Liegezeiten bis zu vier Wochen ergaben. Anfang August 1953 warteten allein in Herne 280 Schiffe auf Ladung. Im übrigen wäre bei einer generellen Freigabe der kleinen Kabotage damit zu rechnen, daß z. B. von den Holländern im innerdeutschen Wettbewerb steuerliche, lohnpolitische und sozialpolitische Kostenvorteile ausgenutzt werden, so daß von gleichen Startbedingungen nicht gesprochen werden könnte.

Die Wettbewerbssituation der Deutschen Bundesbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern

Dipl.-Ing. L. Brandt, Düsseldorf

Zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Binnenschiffahrt besteht etwa wieder das gleiche Wettbewerbsverhältnis wie vor dem Kriege. Gewisse tarifpolitische Schwierigkeiten, die schon früher dem Wettbewerb zwischen Schiene und Binnenschiff das Gepräge gaben, haben sich auch nach dem Kriege geltend gemacht. Sie haben aber nicht zu schwerwiegenden Verschiebungen in den Wettbewerbsvoraussetzungen dieser beiden Verkehrsträger geführt. Die Luftfahrt über dem Raum der Bundesrepublik befindet sich noch in fremden Händen. Auch nach der Rückübertragung der Lufthoheit an die Bundesrepublik werden noch einige Jahre vergehen, ehe der deutsche Luftverkehr das Stadium der vollen Verkehrsreife wird wieder erlangen können. Der Personennahverkehr der Straßenbahnen, der Obusse und der auf kürzeren Entfernungen eingesetzten Omnibusse beeinträchtigt die Wettbewerbssituation der Bundesbahn nicht. Der Güternahverkehr mit Lastkraftwagen betätigt sich in zunehmendem Grade im Zubringer- und Verteilerdienst der Bahn. Soweit der Güternahverkehr mit Lastkraftwagen keine Verkehrsberührung mit der Schiene hat, spielt er sich als Flächenverkehr abseits vom Schienennetz ab.

Im Grunde genommen sind es also nur der gewerbliche Güterfernverkehr und der Werkfernverkehr mit Lastkraftwagen sowie der Personenverkehr mit Omnibussen über mittlere und weite Strecken, die in ständiger Konkurrenz mit dem Güterverkehr und dem Personenverkehr der Bundesbahn — in geringerem Maße auch mit dem Verkehr gewisser nichtbundeseigener Eisenbahnen — stehen. Innerhalb der drei genannten Kraftverkehrsarten spielt der Personenverkehr mit Omnibussen eine geringere Rolle als die beiden Arten des Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen. Die Wettbewerbssituation der Deutschen Bundesbahn gipfelt in dem Problem des Güterverkehrs von Schiene und Straße.

VORDRINGEN DES KRAFTVERKEHRS

Mit der Wirtschaftsentwicklung steigt der Verkehrsbedarf. Infolge der Entwicklung des Elektrizitäts- und Gaswesens sowie durch die Anlage von pipe-lines gehen die alten Verkehrsmittel laufend höherer Anteile am gesamten Verkehrsvolumen verlustig. Allein durch die Umwandlung von Kohle in Elektrizität und Gas sind für Schiene und Binnenschiffahrt rd. 12% des Kohlenversandbedarfs verloren gegangen. Bei der zukünftigen Entwicklung des gesamten Elektrizitätswesens wird auch die weitere Elektrifizierung der Bundesbahn zusätzlich beträchtliche Kohlenmengen für den Schienentransport in Fortfall kommen lassen. Insgesamt besteht schon jetzt eine Überkapazität an Transportraum in der Bundesrepublik. Die Verkehrsmittelbestände der Schiene — und der Wasserstraße — sind hinter der rasanten Steigerung aller Arten von Kraftfahrzeugen stark zurückgeblieben. Die Reichsbahn verfügte 1936 im Raum der Bundesrepublik über 362 500 betriebsfähige Eisenbahngüterwagen; am 1. 4. 53 besaß die Bundesbahn nur noch 245 743 betriebsfähige Eisenbahngüterwagen. Demgegenüber stellte sich der gesamte Lastkraftwagenbestand am 1. 7. 36 auf 158 556, am 1. 4. 53 auf 526 110 Lastkraftwagen. Innerhalb dieses Gesamtbestandes wurden 1936 nur 10 340, 1953 jedoch 59 934 Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von 4 t und mehr gezählt. Auch die Zahl der Lastkraftwagenanhänger hat sich im Laufe der Jahre stark erhöht. Im Jahre 1953 ergab sich im Vergleich mit 1936 eine Verminderung der Zahl der betriebsfähigen Güterwagen der Bundesbahn um 32%, dagegen eine Erhöhung der Zahl der Lastkraftwagen insgesamt um 232% und der Lastkraftwagen ab 4 t Nutzlast um 480%. Die Ladegewichtskapazität der betriebsfähigen Eisenbahngüterwagen stellte sich 1936 auf 6 126 000 t, am 1. 4. 53 auf nur 4 178 000 t. Daraus ergibt sich eine prozentuale Verminderung um 32%. Die Nutzlastkapazität der Lastkraftwagen betrug im Jahre 1936 246 900 t (davon