

Henning, Franz

**Article — Digitized Version**

## Zur Debatte steht: Wasserstraßenbenutzungsgebühr in der Ostzone

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Henning, Franz (1958) : Zur Debatte steht: Wasserstraßenbenutzungsgebühr in der Ostzone, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 5, pp. 251-252

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132632>

**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.*

## Zur Debatte steht: Wasserstraßenbenutzungsgebühr in der Ostzone

Bereits vor zwei Jahren, im Sommer 1956, haben ostzonale Stellen erstmals gegen die angeblich einseitigen Pläne der Bundesrepublik zur Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse auf der Elbe Stellung genommen. Durch diese Maßnahmen, gemeint war der Bau einer Elbstaustufe bei Geesthacht, wurden angeblich die Interessen der Sowjetzone gröblichst mißachtet. Es wurde daher angedroht, daß die Sowjetzone eine nur ihren eigenen Interessen und denen der übrigen Volksdemokratien genehme Elberegulierung vornehmen werde, die sicherlich zum Nachteil des Unterelbeverkehrs gereichen dürfte.

### Staustufe Geesthacht und Elberegulierung

Die damaligen Auseinandersetzungen wurden von westdeutschen Stellen zeitweilig mit der ausdrücklichen Feststellung entkräftet, daß alle Einzelbaupläne dieser ersten Elbstaustufe so gehalten seien, daß sie sich in eine zukünftige Kanalisierung des gesamten Elbeoberlaufes, der eine Vollschiffbarkeit für 1000 t-Schiffe bis in die Tschechoslowakai ermöglichen würde, durchaus einfügen könnten. Auch die wasserwirtschaftlich begründeten Proteste gegen die Errichtung der Elbstaustufe wurden als nicht triftig bezeichnet; ja, es wurde im Gegenteil ausgeführt, daß gerade die Stauung bei Geesthacht auch die Vorflut der im Wirkungsbereich der Staustufe liegenden ostzonalen Elbzuflüsse Boize und Sude gewährleistet. Damals wurde von westdeutscher Seite die Hoffnung ausgesprochen, daß die politischen Widerstände, die einer Kanalisierung der gesamten Elbe noch entgegenstanden, bald überwunden sein würden.

Im Laufe der folgenden Zeit versuchte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg, die für dieses Stromgebiet die zuständige westdeutsche Behörde ist, deshalb den

Kontakt mit ostzonalen Behörden wegen des Baues der Elbstaustufe aufzunehmen. Es wurden technische Besprechungen in Hamburg anberaumt, die jedoch kurzfristig von den sowjetzonalen Behördenvertretern abgesagt wurden. Man kann also heute nicht behaupten, daß die westdeutschen Stellen nicht alles versucht hätten, um mit den ostzonalen Behörden ins Einvernehmen zu gelangen. Und die Behauptung der Ostzone, die Elberegulierungsarbeiten würden willkürlich durchgeführt, sind daher ebenso unbegründet.

### Die Gebührensätze

Am 3. Mai d. J. trat der ganze Problembereich Elberegulierung und Interzonenverkehr auf den Binnenwasserstraßen nunmehr in ein neues Stadium. Von den Regierungsstellen in Ostberlin wurde sozusagen von einem Tag auf den anderen eine Wasserstraßenbenutzungsgebühr angeordnet, die ab 5. Mai d. J. erhoben wird. Eine ähnliche Gebühr wird bereits seit Jahren auf den durch die Sowjetzone führenden Interzonenstrecken der Autobahn erhoben.

Als Begründung für diesen jüngsten Schritt wird wiederum die Elbstaustufe bei Geesthacht ins Feld geführt. Eine Ostberliner Zeitung bezeichnete die Maßnahme als eine Repressalie gegen den „rücksichtslos begonnenen Bau der Elbstaustufe“, von dem die zuständigen Stellen in der Bundesrepublik die zuständigen sowjetzonalen Dienststellen nicht entsprechend unterrichtet hätten. In Ostberlin wird weiter ausgeführt, daß der Bau der Geesthachter Staustufe die Gefahr umfangreicher Überschwemmungen für die in der Sowjetzone gelegenen Elbufergebiete heraufbeschwört. Durch den Stau würden rund 17 000 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche unbrauchbar. Zudem würde an der Sudemündung bei Boizenburg der Wasserspiegel um 1,75 m steigen. Diesem Wasserstand seien

aber die jetzigen Deiche und Entwässerungsanlagen nicht gewachsen. Bis 1960 müßten daher 49 km neue Deiche und 14 Schöpfwerke gebaut werden. An den bestehenden Hochwasser-Schutzeinrichtungen müßten außerdem erhebliche Verstärkungen eingebaut werden. Alle diese als unabdingbar notwendig bezeichneten Arbeiten sollen durch die nunmehr eingeführte Wasserstraßenbenutzungsgebühr finanziert werden.

Auf westdeutscher Seite wird von Fachleuten nicht bestritten, daß die Geesthachter Staustufe gewisse wasserwirtschaftliche Auswirkungen am Mittel- und Oberlauf der Elbe zeigen wird. Die von der Ostzone als nötig erachtete Anzahl von neuen Bauwerken wird aber als übertrieben bezeichnet.

Die Verordnung über die Einführung und die Höhe der neuen Gebühr schreibt im einzelnen folgendes vor: Alle nicht in der Sowjetzone registrierten Binnenschiffe zahlen für jede vermessene Tonne für die einmalige Passage 3,— DM; die Kontrolleure des sowjetzonalen Verkehrsministeriums werden für alle Schleppfahrzeuge je installierte PS 2,— DM erheben und für alle Fahrzeuge der technischen Flotte je Schiff 200,— DM fordern. Die Überführung von Schiffsneubauten aus Berlin in die Bundesrepublik soll für jede vermessene Tonne bzw. jede installierte PS 3,— DM kosten. Bei der Erhebung dieser Gebühr spielt es keine Rolle, ob das Schiff beladen oder leer die ostzonalen Binnenwasserstraßen passiert.

### Wirtschaftliche Auswirkungen

Welche wirtschaftlichen Auswirkungen sind in der Folge zu erwarten? Zwischen Berlin und der Bundesrepublik werden auf dem Wasserwege monatlich rd. 220 000 t Fracht befördert. An der Spitze der beförderten Güter liegen hier Kohle, Getreide, Baustoffe und Mineralöl. Ein Teil der noch immer

Die „Siemag-Standard“, die alles kann, was man beim Briefeschreiben können muß.



Eine »Siemag« kann man überall empfehlen!

**SIEMAG**

notwendigen Versorgung Westberlins mit lebensnotwendigen Gütern ist also bisher über den Wasserweg gegangen. Von der Bundesrepublik in die Sowjetzone und umgekehrt werden monatlich rund 160 000 t auf Binnenwasserstraßen transportiert.

Aber nicht nur der Verkehr mit Westberlin, der Zone oder der Tschechoslowakei wird durch die neuen Gebühren betroffen, in ähnlichem Ausmaß wird auch die Versorgung des Raumes Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg, Peine und Hildesheim in Mitleidenschaft gezogen. Auf dem Wasserweg durch die Zone wurden im Jahre 1957 z. B. von Hamburg nach Niedersachsen etwas über 385 000 t und umgekehrt von Westdeutschland nach Hamburg fast 462 000 t geleitet. Auf alle diese Gütermengen wird nunmehr die Wasserstraßenbenutzungsgebühr umgelegt werden müssen.

Inzwischen ist bereits errechnet worden, daß der Interzonenverkehr auf Binnenschiffen zukünftig mit monatlich rd. 2,5 Mill. DM zusätzlich belastet sein wird. In diesem Zusammenhang wird jetzt auch die Frage erörtert, ob eventuell eine Abwanderung der Güter von der Wasserstraße auf den Lastkraftwagen oder auf die Bahn die Folge sein könnte. Hierzu ist allerdings zu bemerken, daß der Preis für den Transport auf der Straße immer noch um ein wenig teurer ist, als auf dem Wasser. Die Höhe der Wasserstraßenbenutzungsgebühr ist also offensichtlich nicht willkürlich festgesetzt, sondern genau berechnet worden.

#### **Zuschüsse oder Gegenmaßnahmen?**

Im Bundesministerium für Verkehr wird z. Z. geprüft, ob den Schiffseignern, die jetzt die neue Gebühr zu entrichten haben, staatliche Zuschüsse nach dem Vorbild der Straßengebühren gewährt werden können. Für den Verkehr mit Lastkraftwagen, die Berlin mit lebenswichtigen Gütern versorgen, sind in den beiden letzten Haushaltsjahren vom Bund jährlich je 8 Mill. DM an Zuschüssen gezahlt worden.

Bei den zuständigen Gremien in Westdeutschland ist auch geprüft worden, welche Gegenmaßnahmen

eventuell eingeleitet werden können. Die Bundesregierung hat jedoch erklärt, daß sie nicht zuständig sei, um einen Protest bei den sowjetzonalen Regierungsstellen einzulegen, da es sich größtenteils um eine Beeinträchtigung des Verkehrsweges nach Westberlin handele, der betroffen sei. Die Versorgung Berlins sei aber von den ehemaligen Alliierten garantiert worden, weshalb eventuelle Gegenmaßnahmen oder Proteste nur von den drei westlichen Alliierten bei ihrem östlichen Partner eingeleitet werden könnten. Dieser wiederum hat erklärt, daß er sich ebenfalls nicht kompetent fühle, da es sich ja bei dieser Maßnahme keineswegs um die Sperrung des Verkehrsweges nach Berlin handele, sondern nur um eine Gebühr, die in einen Finanzierungsfonds zum Bau von Hochwasser-Schutzeinrichtungen fließt. In Berlin selbst denkt man an eine Sperrung der Westberliner Häfen für ostzonale Binnenwasserfahrzeuge. Obwohl seit Jahren ein Kanal zur Umgehung Westberlins fertiggestellt ist, wurde der Westberliner Hafen bisher von ostzonalen Schiffen rege benutzt bzw. passiert. Aber wegen der Existenz dieses Umgehungskanals ist der wirksame Erfolg einer eventuellen Schließung des Westberliner Hafens sehr fraglich.

Neben Berlin, daß offensichtlich am meisten betroffen ist, hofft man vor allem aber auch in Hamburg, daß der Bund Stützungsmaßnahmen für die Binnenschifffahrt beschließen wird, denn der Binnenwasserverkehr Hamburgs mit dem Elbeoberlauf war trotz eines erheblichen Rückganges im Vergleich mit der Vorkriegszeit nicht unbeträchtlich. Auch glaubte man gerade in Hamburg, daß mit dem Bau der Geesthacher Staustufe der Anfang für einen besseren Kontakt mit den deutschen und ausländischen Hinterlandsgebieten des Hamburger Hafens gemacht sei.

#### **Nord-Süd-Kanal gewinnt an Bedeutung**

In diesem Zusammenhang darf noch ein weiterer für Hamburg wichtiger Gesichtspunkt nicht vergessen werden: Hamburg muß, um mit den anderen Häfen in Europa technisch Schritt halten zu können,

das Fahrwasser der Unterelbe auf jeden Fall vertiefen, d. h. aber, daß der Bau der Staustufe bei Geesthacht zur Vermeidung der Grundwasserabsenkung in den Gebieten oberhalb Hamburgs wirklich nicht zu umgehen ist. Auf der anderen Seite zeigt sich in diesem Augenblick, wie notwendig der Bau des so heftig umstrittenen Nord-Süd-Kanals für Hamburg ist. Dieser soll bekanntlich nicht nur eine bessere Wasserverbindung nach Osten und Südosten bringen, sondern vor allem auch einen vollschiffigen Anschluß an das westdeutsche Kanalnetz ohne die Möglichkeit eines administrativen Eingriffes von seiten sowjetzonalen Behörden. Gerade die jetzige neue Einführung der Wasserstraßenbenutzungsgebühren durch die Sowjetzone hat daher besonders deutlich gezeigt, wie sehr Hamburg, das nur die Elbe als Wasserweg in sein Hinterland zur Verfügung hat, gegenwärtig allen anderen deutschen Häfen gegenüber benachteiligt ist. Unter dem Eindruck dieser letzten sowjetzonalen Maßnahme bleibt daher zu hoffen, daß das Projekt des Nord-Süd-Kanals, über dessen Wert und Wert in den letzten Monaten ein heftiger Streit entstanden war, nunmehr bald Wirklichkeit wird.

Endlich sei noch eine erste Stellungnahme der zuständigen Interessenvertretungen der Binnenschifffahrt erwähnt, die auf den Status der Elbe als internationaler Strom verweisen. Völkerrechtlich sei eindeutig geregelt, daß in einem solchen Falle Abgabefreiheit gelte. Es werden aber starke Zweifel über die Verhaltensweise der Zone in dieser Angelegenheit laut. Man verweist dabei zugleich auch auf den Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Verordnung an einem Wochenende. Nachdem der entsprechende Beschluß bereits am 24. April gefaßt worden war, sei das Überraschungsmoment offensichtlich geplant worden. Das Ziel dieser neuen Aktion hat nach Ansicht von Fachleuten wiederum eindeutig politischen Hintergrund. Die Zone versuche nunmehr auf diesem Wege zu erreichen, so heißt es, über die Mittelinstanzen hinaus mit dem zuständigen Bundesverkehrsministerium ins Gespräch zu kommen.

*Franz Henning*

---

**Bezugspreise für den WIRTSCHAFTSDIENST:** Einzelpreis: DM 3,50, vierteljährl. DM 10,—, mit Beilage „Weltkartei der Wirtschaftspresse“ vierteljährl. DM 36,— oder mit „Bibliographie der Wirtschaftspresse“ vierteljährl. DM 36,—. Zu beziehen vom Verlag Weltarchiv GmbH., Hamburg 36, Poststr. 11, oder durch den Buchhandel