

Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen

Gegenwartsfragen der deutschen Binnenschiffahrtspolitik

Von Dr. F. J. Schroiff, Dortmund

(Vortrag gehalten anlässlich der Verkehrswissenschaftlichen Tagung der Westfälischen Verwaltungsakademie und des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Westfälischen Landesuniversität Münster am 12. 10. 1949 in Münster.)
Wir leben in einer schnellebigen Zeit. Wie mit der Währungsumstellung sich über Nacht das tägliche Bild des Wirtschaftslebens von Grund auf wandelte, so änderte sich auch die Lage im Verkehrssektor völlig. Hier allerdings leider mit umgekehrten Vorzeichen. Vor der Währungsreform lauteten die Schlagzeilen in der Presse und in der allgemeinen Diskussion: Der Verkehr ist der Engpaß Nr. 1. Alle Bestrebungen zur Ankurbelung der Wirtschaft nützen nichts, wenn es nicht vorab gelingt, den Verkehr in Ordnung zu bringen. Das Förderproblem bei der Kohle ist ein Beförderungsproblem. So und ähnlich wurden die Schlagworte geprägt, um die Verkehrskrise zu veranschaulichen. Und jetzt, ein Jahr später, ist aus der Verkehrskrise eine Krise des Verkehrs geworden. Jetzt lauten die Themen: Bundesbahn in Not — Unterbeschäftigung im Kraftwagensektor — Gefährdung der Existenz der Binnenschiffahrt. So Gegensätzliches in beiden Charakteristiken zum Ausdruck kommt, letztlich ist beiden Problemkreisen eines gemein: Sie zeigen, daß im Verkehrssektor die Grundlagen ins Wanken geraten sind und die verkehrspolitische Situation durch ein Durcheinander gekennzeichnet ist, das der deutschen Verkehrsgeschichte in diesem Ausmaß bisher erspart geblieben ist. Die verkehrspolitischen Probleme, die in den Jahren der wirtschaftlichen Scheinblüte und in den Kriegsjahren verdeckt oder überlagert wurden, treten nun offen zutage und drängen zur Entscheidung, und das zu einem Zeitpunkt, wo es zugleich eine Antwort zu geben gilt auf die zahllosen, ungelösten Fragen, die das traurige Erbe dieses Krieges auch im Verkehrswesen hinterließ.

Es liegt nur allzu nahe, zu folgern, daß die Krankheitssymptome der Verkehrswirtschaft im Grunde auf den Mangel an Verkehrsmengen zurückzuführen sind, und mit der Steigerung dieser Mengen sich die Probleme wieder von selbst lösen oder doch so an Gewicht verlieren, daß man sich ihrer angesichts anderer größerer wirtschaftlicher Nöte nicht besonders anzunehmen braucht. Es ist zweifellos richtig, daß mit einer Steigerung der Verkehrsmengen infolge einer allgemeinen Wirtschaftsbelebung sich die Lage im Verkehrssektor bessern würde. Falsch wäre aber die Folgerung, daß die Krise des Verkehrs ein reines Mengenproblem ist. Die Nöte liegen tiefer. Letztlich geht es hier um die Frage, durch geeignete organische und tarifliche Maßnahmen die Zusammenarbeit der drei Verkehrsträger im volkswirtschaftlichen Sinne richtig zu lösen.

Die Aufteilung der Verkehrsdecke unter den drei Hauptverkehrsträgern ist von Grund auf neu zu regeln und die aus den Fugen geratenen Wettbewerbsverhältnisse der Verkehrsträger zueinander sinnvoll zu ordnen.

Während hinsichtlich der Zusammenarbeit der Verkehrsträger die Eisenbahn in erster Linie nur das Kraftwagenproblem zu kennen scheint und bei allen ihren Überlegungen sich die Frage vorlegt, wie sich die zu treffenden Maßnahmen auf den Kraftwagen und auf sein Verhältnis zur Bahn auswirken, stellt da-

gegen die Bahn im Verhältnis zur Schifffahrt nur fest, daß es ein Problem bleibt, wie die Wasserstraßen ihren Anteil am Verkehrsvolumen ohne Schädigung der Bahninteressen behalten soll.¹⁾

Es darf nicht wundernehmen, wenn bei der Schifffahrt in Anbetracht dieser Behandlung der Eindruck aufkommt, daß man sich der Tragweite der für den zweiten Hauptverkehrsträger anstehenden Existenzfragen nicht allenthalben bewußt ist. Besinnen wir uns zunächst auf das Grundsätzliche, auf die Bedeutung der Schifffahrt für die deutsche Volkswirtschaft.

I.

Vielfach wird die Bedeutung der Binnenschifffahrt für unser Wirtschaftsleben unterschätzt. Man sieht die große Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, sowie die noch um ein Vielfaches größere des Straßennetzes und setzt diese in Beziehung zu dem relativ kleinen Netz der schiffbaren Flüsse und Kanäle, übersieht dann aber nur zu leicht, daß der kilometrische Güterverkehr und die durchschnittliche Beförderungslänge auf den Wasserstraßen größer sind als bei den anderen Verkehrsträgern.

Der Wasserweg ist die älteste Verkehrsstraße. Die Natur hat uns im Fluß den billigsten Verfrachtungsgehilfen gegeben. Die große Mengen verbrauchende oder erzeugende Industrie hat sich daher mit besonderer Vorliebe an Wasserstraßen angesiedelt, wie überhaupt die Ströme ihre wirtschaftsfördernde und vor allen Dingen industriegründende Kraft an vielen Beispielen bewiesen haben. Wo die Natur dem Verkehr geeignete Wasserstraßen versagte, drängte die Industrie nach dem Ausbau der Ströme und nach dem Bau von Kanälen.

Die Wasserstraßenbaupolitik war dabei von dem Willen beseelt, der deutschen Wirtschaft, ihrer Entwicklung und Stärkung im Innern, wie für den Außenhandel tatkräftig und weitblickend zu dienen.

Es darf nie vergessen werden, daß durch die Nutzung der Wasserstraßen ganz bedeutende Frachtermäßigungen gegenüber dem direkten Bahntransport erzielt wurden. Dieser Gewinn, den die Wirtschaft erzielt, bildet in seiner Gesamtheit den volkswirtschaftlichen Nutzen der Wasserstraße.

Deutschland hat gegenüber anderen, gleichfalls auf einen starken Export angewiesenen Industrieländern den verkehrsgeographischen Nachteil, daß seine Produktionsstätten überwiegend viele 100 km landeinwärts fern der Küste liegen.

Zum Ausgleich dieser Ungunst kommt der deutschen Wirtschaft das Wasserstraßennetz zu Hilfe, dessen Hauptlinien die großen Ströme Rhein, Ems, Weser, Elbe oder Oder bilden, die den deutschen Wirtschaftsraum in ungefähr gleich breite Streifen teilen. So drängt sich von selbst die zwingende Notwendigkeit auf, dieses System der natürlichen Ströme durch den Bau von Kanälen zu einem einheitlichen Wasserstraßennetz auszugestalten. Der Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes mit dem Mittellandkanal diene dieser Aufgabe. Die Vollendung dieses Netzes durch die Herstellung von Verbindungswegen zwischen den norddeutschen Strömen mit ihren großen und industriell stark besiedelten Einflußgebieten und den süddeutschen Strömen und damit die Erschließung des süddeutschen Wirtschaftsraumes, vor allem aber des im toten Winkel des Verkehrs liegenden bayrischen Wirtschaftsgebietes durch wasserseitigen Anschluß an das niederrheinische Industriegebiet steht noch aus.

Wenn man die volkswirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen der Größenordnung nach verdeutlichen will, weist man in der Regel auf ihren Anteil am Gesamtgüterverkehr von Schiene und Wasserstraße hin. Dieser Anteil belief

¹⁾ Vgl. Generaldirektor Busch: Gegenwartsprobleme der deutschen Reichsbahn, Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Westfälischen Landesuniversität Münster, Richard-Pflaum-Verlag, München, 1949, Heft 2, Seite 19.

sich bis zum Ausbruch des letzten Krieges auf durchschnittlich 20% gemessen an der beförderten Gütertonne und auf durchschnittlich 25% gemessen an der tonnenkilometrischen Leistung. Das ungefähre Gleichbleiben dieses Anteils in den letzten Jahrzehnten bei der Schwankung im Wirtschaftsablauf wird dabei als ein untrüglicher Beweis für die unbedingte Leistungsfähigkeit der Wasserstraße angesehen. Das ist sicher richtig. Bei genauer Betrachtung finden wir jedoch, daß der Anteil des Wasserstraßenverkehrs, bezogen auf die Maßgröße, die allein etwas über die Leistung aussagt, dem Tonnenkilometer, leider rückläufig ist. Den Anteil, den die Wasserstraße im Jahre 1913 hatte, als von ihr von den 80 Milliarden Gütertonnenkilometern 22 Milliarden = 27,5% befördert wurden, hat sie nicht wieder erreicht und das, obwohl in den letzten Jahrzehnten bei ungefähr gleichbleibendem Bahnnetz das Wasserstraßennetz stark auf- und ausgebaut wurde. Relativ hat sich ihr Anteil mithin verschlechtert, mitverursacht, bzw. in erster Linie bedingt durch die seit Ende des ersten Weltkrieges infolge der tarifrischen Maßnahmen der Reichsbahn verursachten systematischen Verschlechterung ihres Wettbewerbsverhältnisses zum Schienenweg.

Abgesehen hiervon will mir scheinen, gibt diese globale Anteilziffer nur eine sehr grobe Vorstellung von der wirklichen Bedeutung der Schifffahrt. Die Wasserstraßen sind bekanntlich in Deutschland ganz ungleichmäßig verteilt. Betrachten wir das Ruhrgebiet, das allein mit 50% am gesamten deutschen Verkehr beteiligt ist, so ist hier natürlich der Anteil der Wasserstraßen an diesem wichtigsten Verkehrsaufkommen unvergleichlich viel größer, ja fast doppelt so groß als die vorher genannte Anteilziffer. Nehmen wir allein die beiden mengenmäßig wichtigsten Güter Kohle und Erz, die für das Ruhrgebiet charakteristisch sind, so können wir feststellen, daß sich in normalen Zeiten vor dem letzten Krieg zwischen Schiene und Wasserweg beim Ruhrkohlenversand ein Verhältnis von 60:40 herausgebildet hatte. Das zweitwichtigste Massengut des Reviers, das Erz, wurde in normalen Zeiten mit 70% seiner Gesamtmenge auf dem Wasserweg transportiert. Erz und Kohle sind dabei in der Hin- und Rückfracht sich ausgezeichnet ergänzende Wassergüter, ganz besonders beim Seehafenverkehr, aber auch im Austausch mit den deutschen Erzlagerstätten, denn Brennstoff wird auch in diesen Gebieten, wie überall, in großen Mengen gebraucht.²⁾

Diese Größenverhältnisse beweisen, daß in einer geordneten und gesunden Verkehrswissenschaft die Kohle und das Erz und ebenso die ausgesprochenen Massengüter des Ernährungssektors die seeverbindende Binnenschifffahrt nicht entbehren können.

Unter normalen Verhältnissen entfallen von dem gesamten Eisenbahnverkehr nur 5—6% auf die Verkehrsbeziehung nach und von den Seehäfen. Am Verkehr auf den Binnenwasserstraßen sind aber die Verkehrsbeziehungen mit den Seehäfen mit $\frac{2}{3}$ = 66% beteiligt. Die evidente Bedeutung der Binnenschifffahrt, gerade für unsere Außenwirtschaft, wird hier ganz augenfällig, besonders im Hinblick auf unsere gegenwärtige Wirtschaftssituation, in der es gilt, größte Mengen zu exportieren, um dem auf engstem Raum zusammengepferchten Volk eine Lebensbasis zu geben. Für die Hebung des so wichtigen Außenhandels sind die Wasserstraßen und eine leistungsfähige Binnenschifffahrt unentbehrlich, da der Binnenschiffsverkehr zusammen mit dem Seeumschlag in den Häfen die deutsche Außenwirtschaft am besten befruchten kann. Die Ein- und Ausfuhr hat sich immer nur in den Seehäfen zu größerer Bedeutung entwickeln können, die an der Mündung einer leistungsfähigen Wasserstraße liegen. Die Binnen-

²⁾ Vgl. Rüdiger Schmidt: Der Dortmund-Ems-Kanal und der Ruhrbergbau in Denkschrift: 50 Jahre Dortmund-Ems-Kanal, hgg. von Wasserstraßendirektion Münster, Arbeitsgemeinschaft Dortmund-Ems-Kanal und Verein zur Wahrung der Schifffahrtsinteressen des westdeutschen Kanalgebietes am 11. 8. 1949.

schiffahrt bietet für den Ein- und Ausfuhrverkehr die billigste Beförderungsmöglichkeit und zugleich die billigsten Umschlagskosten, da bekanntlich der unmittelbare Austausch zwischen Binnenschiff und Seeschiff das Mindestmaß dessen darstellt, was an Umschlagskosten entstehen kann. Der Stromumschlag ist der große Magnet, der die Seeschiffahrt anzieht. In Rotterdam entfielen daher bereits im Jahre 1913 90% des gesamten Verkehrs mit dem Binnenland auf die Rheinschiffahrt und nur 10% auf die Eisenbahn. Ähnlich war die Verteilung in normalen Jahren im Hafen Emden, der als vorgeschobener Werkschiffhafen des östlichen Ruhrgebietes eine fast gleiche Verkehrsstruktur wie der Rotterdamer Hafen aufweist und dem zusammen mit dem Dortmund-Ems-Kanal von Anbeginn an die Aufgabe zufiel, die Voraussetzungen für die Entwicklung des östlichen Industriegebietes zu schaffen und dieser aufstrebenden westfälischen Industrie und Wirtschaft den Anschluß an den Weltverkehr zu bringen. Aber auch im Hafen Hamburg war die Binnenschiffahrt im Jahre 1913 mit 60% am Güterverkehr beteiligt, die Bahn dagegen mit 40%, während bei Bremen die geringere Leistungsfähigkeit der Weser als Binnenschiffahrtsweg darin zum Ausdruck kam, daß im Jahre 1913 nur 20% des Güterverkehrs der Binnenschiffahrt und 80% der Eisenbahn zufielen.

Wenn daher die Wasserstraßenbaupolitik der letzten Jahrzehnte eine erweiterte Seehafenpolitik war mit dem leitenden Gedanken, den Schiffsverkehr mit den Seehäfen z. B. durch die Niedrigwasserregulierung der Elbe, die Kanalisierung der Weser und den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals zu verbessern und zu erweitern, um den deutschen Seehäfen das Hinterland zu sichern, auf das sie einen natürlichen Anspruch haben und hiermit der Ein- und Ausfuhr sozusagen das natürliche Gefälle zu den deutschen Seehäfen zu geben, so geschah dies in Würdigung der überlegenen Bedeutung der Binnenschiffahrt in diesem Verkehr. Wenn darüber hinaus das einzige Aktivum, das die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs in den Nachkriegsjahren aufzuzeigen hat, die Zunahme des Anteils der Binnenschiffahrt im Verkehr mit den Bremer Häfen ist — der Anteil der Wasserverladungen bei dem seewärts einkommenden Verkehr stieg auf rd. 50% — so entspricht dies einer ganz natürlichen Entwicklung.

Soweit die Binnenschiffahrt nicht im Dienste des Seehafenverkehrs und damit der Förderung der deutschen Außenwirtschaft steht, hat sie im Rahmen ihrer allgemeinen volkswirtschaftlichen Aufgaben der Verbesserung der Standortbedingungen und der Dezentralisation der deutschen Wirtschaft die Sonderaufgabe der Beförderung von Roh- und Kraftstoffen in bestimmten Richtungen auf große Entfernungen, eine Aufgabe, die gerade in Deutschland mit seiner ungünstigen Verteilung seiner natürlichen Roh- und Kraftstofflager und mit weiten Entfernungen zwischen den Gewinnungs-, Verarbeitungs- und Gebrauchsstätten von immenser Bedeutung ist.³⁾

Bei dem naturgemäß weitmaschigen Wasserstraßennetz, innerhalb dessen das engmaschige Bahnnetz liegt, das seinerseits wieder ergänzt wird durch die Kraftverkehrsstraßen, die noch mehr der Flächenschließung dienen, haben die Wasserstraßen im Gegensatz zu der Flächenwirkung der Landverkehrsmittel mehr eine Linienwirkung, die darin besteht, daß sie die Roh- und Kraftstoffe von den Gewinnungsstätten nach rohstoffarmen Gebieten befördern und damit die Ungunst der Roh- und Kraftstoffverteilung der Länder ausgleichen. Solchen Richtungsverkehr haben wir z. B. in der Kohlenversorgung des süddeutschen Marktes über den Mittellandkanal, wie umgekehrt bei der Versorgung der auf der Kohlenbasis aufgebauten Eisenindustrie mit den von ihr benötigten ausländischen und inländischen Erzen.

An der Entwicklung Deutschlands zum Industriestaat, die ohne bedeutende Frachtverbilligung nicht möglich gewesen wäre, haben die Wasserstraßen, wie

³⁾ Vgl. hierzu Willy Liebel: Die Wasserstraßen und ihre Bedeutung für die Volkswirtschaft in Großdeutscher Verkehr, 36. Jahrgang der Verkehrstechnischen Woche, 1942, Seite 164 ff.

die Entwicklung der an ihren Ufern gelegenen Städte zeigt, einen hervorragenden Anteil. Die Wasserstraßen schufen nicht nur die Grundlage, auf der die Entwicklung des Eisenbahn-Zeitalters aufbauen konnte, sondern sie wurden selbst zu einem vollwertigen Partner der Eisenbahn und zu einem unentbehrlichen Glied des deutschen Verkehrssystems emporgehoben. Das gilt nicht nur für die natürlichen Wasserstraßen, sondern auch für die künstlichen. Nach eingehender Ermittlung ist festgestellt worden, daß die Zahl der Erwerbstätigen auf 1 qkm in den an Wasserstraßen gelegenen Kreisen durchschnittlich doppelt so groß ist als in den übrigen Kreisen und die Zunahme an Erwerbstätigen in den am Wasser gelegenen Kreisen reichlich dreimal so groß ist wie in den übrigen. Wie eng die industrielle Entwicklung und die Bevölkerungszunahme mit dem Aufbau und Ausbau der Wasserstraßen zusammenhängt, könnte an der Entwicklung zahlreicher Großstädte, die im übrigen in Deutschland bis auf ganz wenige Ausnahmen alle an der Wasserstraße gelegen sind, im einzelnen nachgewiesen werden. Diese Erscheinungen verdeutlichen die mächtige Anziehungskraft der Wasserstraßen, die gewaltige Ströme von Gütern in Bewegung setzen, welche vor Inbetriebnahme der Wasserwege ungenutzt geblieben waren⁴⁾.

Darüber hinaus bieten die Wasserstraßen die notwendige Entlastung der Eisenbahn. Im Ruhrgebiet ist es eine alte Erfahrungstatsache, daß die Eisenbahn allein gar nicht, schon wegen der beengten Verhältnisse in diesem Wirtschaftsraum, in der Lage wäre, den Verkehrsbedürfnissen dieser großen industriellen Werkstätte Deutschlands zu genügen. Das Revier braucht lebensnotwendig die Ergänzung durch gute Wasserwege mit einer leistungsfähigen Schifffahrt. In den ersten Kriegsjahren, als das Streckennetz der Bahn noch voll intakt war, aber bestimmte Binnenschiffahrtswegen durch den Ausfall von Seehäfen für den Verkehr ausgeschaltet wurden und die Bahn versuchte, diesen Verkehr zu übernehmen, wurde diese Notwendigkeit augenscheinlich. Die Verkehrslenkungsstellen und die betroffenen Werke werden nur ungern an die großen Sorgen zurückdenken, die ihnen die Verstopfung der Verschiebebahnhöfe bzw. der Bahnanlagen der Empfangswerke bereitete, die nur durch immer wieder erneute Verhängung von Zulaufsperrungen gelöst werden konnten und den uneinmühtlichen Ruf nach Entlastung der Bahn durch die Binnenschiffahrt nicht verstummen ließ. Der andererseits gegen den Wasserstraßenverkehr auch in der jüngsten Zeit wieder vorgebrachte Einwand des Versagens in der Frostzeit, d. h. der angebliche Zwang der Bahn, sich in ihrer Kapazität auf die wenn auch nur zeitweise ausfallende Binnenschiffahrt miteinzustellen und hierfür entsprechende Reserven vorzuhalten, die sie kostenmäßig belasteten, sind längst widerlegt oder auf ihr richtiges Maß zurückgeführt worden. Nach der Normalisierung der Verhältnisse lebt man bei dem Rohstoffverbrauch nicht mehr von der Hand in den Mund, so daß die durch die Witterungseinflüsse bedingten Nachteile der Wassertransporte bei guter Vorratswirtschaft ohne Schwierigkeiten hingenommen werden können. Den besten Beweis, daß die Bahn nicht gezwungen ist, die Schiffsmengen zusätzlich zu übernehmen, bietet der Verlauf ihrer saisonellen Verkehrskurven, die keineswegs in Zeiten des Ausfalls der Schifffahrt ihre Spitzen aufweist, im Gegenteil einen Rückgang, weil u. a. auch der Bahnverkehr von diesen Witterungsunbilden nicht unbeeinflusst bleibt.

Mit der Normalisierung der wirtschaftlichen Verhältnisse kommt auch wieder der Vorteil der Binnenschiffahrt zum Zuge, der gerade in der langsameren Beförderung liegt und z. B. das schwimmende Lagergeschäft ermöglicht. Es kommt eben nicht immer im Verkehr auf die Schnelligkeit an. Gerade bei der Binnenschiffahrt können wir feststellen, daß die Gründe für ihre Unentbehrlichkeit in den Vorteilen der Wasserverladung für die Verfrachter liegen, die sich nicht in der Frachthöhe direkt äußern, d. h. in den im Wirtschaftsleben eine große Rolle

⁴⁾ Willy Liebel a. a. O. S. 162 ff.

spielenden sogenannten Imponderabilien, die nicht minder wichtig sind, oder aber in Gründen, die in der technischen Abwicklung der Wasserstraßentransporte liegen. Eine Analyse dieser Faktoren wäre aufschlußreich, weil die nähere Betrachtung zeigen würde, daß trotz der Tatsache, daß ein grundlegender Unterschied in der gütermäßigen Zusammensetzung des Transportvolumens der beiden Hauptverkehrsträger nicht besteht — die Roh- und Kraftstoffe, die die Grundlage für jede industrielle Betätigung bilden, haben bei Schiene und Wasserweg den bei weitem größten Anteil — daß trotz dieser Ähnlichkeit in der Art der beförderten Güter diese Transporte bei beiden Verkehrsmitteln durchaus wesensverschieden sind. So wichtig diese Dinge auch sein mögen, der Hauptgrund, der vor allem für die frachtempfindliche Massengüter versendende oder empfangende Wirtschaft die Schifffahrt unentbehrlich macht, liegt auf der Kosten- und in der Tatsache begründet, daß die Binnenschifffahrt in Deutschland ihrer Natur und Struktur nach hier das billigste Beförderungsmittel ist. Das gegenwärtige Frachtverhältnis der beiden Hauptverkehrsträger darf über diese Tatsache nicht hinwegtäuschen. Durch die Vorteile, die die Natur darbietet, wird der Wasserweg in die Lage versetzt, mit den geringsten Kosten und dem günstigsten Wirkungsgrad zu arbeiten. Der wichtigste Unterschied der Wasserstraße gegenüber der Schienenbahn liegt in den niedrigeren Betriebskosten der Güterbeförderung. Diese sind bedingt durch den geringeren Bedarf an toter Last, sowie an Zugkraft. Kommt z. B. in der Rheinschifffahrt auf das 1500-t-Schiff auf jede Tragfähigkeitstonne eine tote Last von etwa 20% — bei dem Standardschiff der Kanäle ist das Verhältnis bei voller Abladung noch günstiger — so kommt bei der Bahn auf jede Tonne Ladegewicht fast das Dreifache. Der Aufwand an Zugkraft ist wegen des viel geringeren Reibungswiderstandes der Schiffsgefäße im Wasser gegenüber der rollenden Reibung auf den Gleisen naturgemäß viel niedriger als bei den Eisenbahnen. Ein Dampfer von 1200 PS schleppt auf der Strecke Duisburg—Mannheim den Inhalt von fünf Güterzügen.⁵⁾ Im stehenden Wasser der Kanäle ist der Wirkungsgrad und die Überlegenheit gegenüber der Bahn noch größer. Ein Schlepper von 250—300 PS genügt hier, um die Last von fünf voll ausgelasteten Güterzügen fortzubewegen.

Zu den geringeren Betriebskosten treten die geringeren Bau- und Unterhaltungskosten für die Einheit des Frachtraumes. Es kommt hinzu der viel geringere Personalaufwand beim Schiffsverkehr und im Wasserstraßenbetrieb und schließlich die geringere Kapitalintensität des Fahrweges. Diese großen Vorteile der Binnenschifffahrt, die sich naturgemäß auch in den Frachten ausdrücken müssen, beinhalten den großen Nutzen der deutschen Binnenschifffahrt für die deutsche Volkswirtschaft. Diese Vorteile sollten gerade in unserem verarmten Deutschland dazu drängen, die wirtschaftlich unausgenützten, großen Reserven, die in der Binnenschifffahrt und in dem Netz der deutschen Wasserstraßen vorhanden sind, um den für den Wiederaufbau unserer Wirtschaft erforderlichen Nutzeffekt zu steigern und auf diese Weise das volkswirtschaftliche Frachtkonto so niedrig wie möglich zu halten.

In der ersten Zeit nach dem Zusammenbruch schien es, daß man nach dieser Maxime zu handeln willens sei. Die zentralen Verkehrslenkungsstellen erhielten die Weisung, darauf zu achten, daß zunächst die Binnenschifffahrt bis zum Rande ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt werde. Obwohl diese Anweisung auch heute noch in Kraft ist, was ist defacto daraus geworden? Genau das Gegenteil.

Lassen Sie mich einige nüchterne Feststellungen zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen der westdeutschen Bundesrepublik treffen.

⁵⁾ Vgl. Willy Liebel a. a. O. 164

II.

Zunächst gilt es, als Aktivum festzustellen, daß die Fahrwege der Schifffahrt, die bei dem Zusammenbruch ein fast hoffnungsloses Bild der Zerstörung boten, nach weitgehender Räumung von den Wracks, den gesprengten Brückenteilen und der Beseitigung der Kriegsschäden, sich im großen in einem solchen Zustand befinden, daß sie den Fahrzeiten der Schifffahrt nicht mehr groß hindernd im Wege stehen.

Mit der Übergabe der fertiggestellten Kanalüberführung bei Minden im Frühjahr 1949 wurde nicht nur der schwerste Schaden, der dem deutschen Wasserstraßennetz zugefügt worden war, beseitigt, sondern zugleich die Befreiung der Fahrwege von den Hindernissen des Krieges und der Nachkriegszeit zu einem gewissen Abschluß gebracht.

Selbstverständlich hat dieser Fortschritt sich entsprechend auf die Fahrzeit der Schiffe, die in den ersten Nachkriegsjahren ungewöhnlich lang war, ausgewirkt. Gerade wegen dieser Wirkungen und der durch sie ermöglichten Leistungssteigerung und damit Kostensenkung war die Binnenschifffahrt an dem beschleunigten Fortgang dieser Arbeiten so sehr interessiert, weil sie weiß, daß der ein schlechter Unternehmer ist, der nur auf seine gegenwärtigen Kosten und auf ihre Deckung sieht und nicht alle Kräfte mobilisiert, die zur Senkung seiner Kosten beitragen können. Will die Binnenschifffahrt wieder das fruchtlich billigste Verkehrsmittel werden, so muß sie alle Rationalisierungschancen voll ausnutzen. Leider steht ihr hier der Zustand ihrer Betriebsmittel im Wege. Das Bild, das die Schiffstonnage bietet, ist noch alles andere als erfreulich.

In einer Zeit, in der man von der Überkapazität der Verkehrsmittel oder auch von einem zu weiten Verkehrsmantel im Vereinigten Wirtschaftsgebiet spricht, ist die Frage der Verkehrstonnage von besonderer Bedeutung. So schwer auch die Bundesbahn angeschlagen wurde, wurde doch die Verkehrskapazität der Binnenschifffahrt durch die Kriegereignisse in einem ungleich größeren Maße zerstört. Die Binnenschifffahrt verfügte im Jahre 1936 im damaligen Reichsgebiet über etwa 6,4 Mill. Fahrzeug-Tonnen. Davon befanden sich im heutigen Vereinigten Wirtschaftsgebiet schätzungsweise 4,5 Mill. Tonnen.⁶⁾ Die Binnenschifffahrtstonnage für das Jahr 1948 umfaßte im Vereinigten Wirtschaftsgebiet nach amtlichen Verlautbarungen 3,5 Mill. Tonnen. Damit befinden sich in diesem Gebiet nicht mehr als 77% des Raumes von 1936, während demgegenüber die Bundesbahn heute praktisch über den gleichen Güterwagenbestand im Vereinigten Wirtschaftsgebiet verfügt wie 1936. Noch ungünstiger wird das Bild für die Binnenschifffahrt, wenn wir — was im Augenblick interessiert — nicht den Gesamttonnagebestand betrachten, sondern nur die davon betriebsfähige Tonnage. Da von den 3,5 Mill. Tonnen Schiffsraum im Vereinigten Wirtschaftsgebiet nach der letzten amtlichen Zählung nur 2,6 Mill. Tonnen einsatzfähig sind, macht der einsatzfähige Raum im Vergleich zum Vorkriegsjahr nur 55% aus, während auch hier die Bundesbahn besser liegt, da ihr betriebsfähiger Raum, bezogen auf den vergleichbaren Raum im Jahre 1936, 73% beträgt.

Diese Zahlen zeigen nicht nur, daß die Binnenschifffahrt an der gegenwärtigen Disproportionalität zwischen dem Produktionsvolumen und der Verkehrskapazität nicht nur in keiner Weise „Schuld“ hat, sondern sie zeigen auch, wie berechtigt ihre Forderungen sind, ihr die finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen für die Instandsetzung und Überholung des reparaturwürdigen Raums, die Ersatzbeschaffung und Modernisierung ihrer Flotte. Die Schifffahrt hat gegenüber der Bahn noch sehr viel aufzuholen. Die Bahn hatte gleich von vornherein

⁶⁾ Die amtliche Statistik ist nicht in der Lage, diese Zahlen eindeutig zu trennen. Man dürfte jedoch die annähernd richtigen Daten erreichen, wenn man die Anzahl der in den einzelnen Stromgebieten des Vereinigten Wirtschaftsgebietes vorhandenen Fahrzeuge addiert und dabei aber berücksichtigt, daß ein Teil des Elberaumes heute in der russischen Zone stationiert ist.

einen besseren Start. Ihr waren finanzielle Sorgen infolge der Verdoppelung der Personentarife bei gleichzeitigem ungeheuren Personenverkehr nicht bekannt. Nach Ausführungen von Herrn Generaldirektor Busch hatte die Reichsbahn in der RM-Zeit Geld wie Heu. Die Schifffahrt leider nicht. Im Gegenteil, sie mußte damals in Verhandlungen, die sich bis kurz vor die Währungsreform erstreckten, darum kämpfen, daß ihr wenigstens in ihren Frachten die Planausgaben gedeckt wurden. Ich komme noch darauf zu sprechen. Die Binnenschifffahrt bekam auch keine Dotationen bei der Währungsumstellung. Die Bahn hatte des weiteren von vornherein einen besseren Start dank der ihr in der Ära der Bewirtschaftung in jeder Weise eingeräumten Priorität und ferner dank des Umstandes, daß sie seinerzeit, als die Arbeitskraft bei der Leistungsminderung infolge der katastrophalen Ernährungslage einen besonderen Engpaß in der gesamten übrigen Wirtschaft darstellte, ihren Personalbedarf aus dem Osten auffüllen konnte, ein Umstand, den sie heute als eine politische Belastung ihres Personaletats aufgefaßt wissen möchte. Die Bahn konnte ihre Schadwagenprogramme durchführen und darüber hinaus wenigstens damit beginnen, ihren Wagenpark durch Neubauten zu ergänzen. Ausländische Waggonindustrien lieferten nach Presseverlautbarungen bisher über 16 000 Wagen bei einem Gesamtwert aller mit ausländischen Herstellern geschlossenen Kontrakten von 59 Mill. Dollar. Nach Ablauf des bizonalen Bauprogramms wird sich der Bestand der Bundesbahn an Güterwagen um weitere 22 000 erhöhen. Die Binnenschifffahrt konnte demgegenüber leider bisher Neubauten noch nicht in Betrieb nehmen. Das Mißverhältnis zwischen dem Index des Produktionsvolumens von 80 und des bei 55 liegenden Indexes der einsatzfähigen Schiffstonnage weist klar den Rückstand der Binnenschifffahrt bei der Instandsetzung und dem Wiederaufbau ihrer Flotte auf. Sicherlich ist der Neuzugang an Wagen gemessen an dem Aufholbedarf, der sich aus ihrem Zustand und ihrem Alter ergibt, auch nur erst ein Anfang. Aber auch bei der Binnenschifffahrt ist zu berücksichtigen, daß sie mit der Erneuerung ihres Schiffsparkes seit Jahrzehnten im Rückstand ist, wobei erschwerend hinzu kommt, daß ihr durch die Restitutions usw. gerade der beste und jüngste Teil ihrer Flotte weggenommen wurde bzw. strittig gemacht wird und sich dadurch das Durchschnittsalter noch weiter verschlechtert. Die von der Binnenschifffahrt in der RM-Zeit, als die Nachfrage nach Verkehrsmitteln durch das Angebot nicht gedeckt werden konnte, verlangte beschleunigte Instandsetzung ihrer Flotte, trug nur zu oft das Zeichen des Provisorismus und macht jetzt größtenteils Grundüberholungen dieser Schiffe erforderlich. Hinzu kommt der Zwang zur Rationalisierung, die in der Binnenschifffahrt in der Motorisierung der Flotte den prägnantesten Ausdruck findet. Dieser Zwang ergibt sich nicht nur aus der Notwendigkeit, auf diese Weise zur Kosten- und damit zur Frachtensenkung beizutragen, sondern wird auch zwingend notwendig, um im Wettbewerb mit der ausländischen Schifffahrt, die sich diesen technischen Fortschritt bereits im hohen Maße zu eigen machte, bestehen zu können.⁷⁾ Ist die Binnenschifffahrt schon bei ihrer Tonnage im Vergleich zu den an deren Verkehrsmitteln schwer im Rückstand, so werden ihre Schwierigkeiten noch deutlicher, wenn wir ihren Anteil an der Verkehrsleistung betrachten. Wir wollen auch hier zunächst das Positive festhalten. Der Güterumschlag in den Häfen des Vereinigten Wirtschaftsgebietes, der im Jahre 1946 bei nur 28 Millionen Tonnen lag und sich 1947 auf 40 Millionen Tonnen erhöhte, stieg im Jahre 1948 weiter auf 67 Millionen Tonnen. Es ist unzweifelhaft eine erfreuliche Aufwärtsentwicklung festzustellen. Wenn aber — wie es in der Fach- und Tagespresse geschieht — von interessierter Seite die Zunahme des Schiffsumschlags von 1947 auf 1948 mit 65% der 17prozentigen Steigerung des Güterversandes der Bahn gegenüber-

⁷⁾ Dr. Stuckmann: Gegenwartsprobleme der Binnenschifffahrt. Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Westfälischen Landesuniversität Münster, Richard-Pflaum-Verlag, München, Heft 2, Seite 23 ff.

gestellt und daraus gefolgert wird, daß von den Verkehrsträgern die Binnenschifffahrt den geringsten Grund zur Klage habe, und wenn man auch in diesem Jahr der hochgradigen Unterbeschäftigung der Binnenschifffahrt von Nachkriegsrekordergebnissen in der Schifffahrt spricht und hierdurch den gleichen Eindruck gewinnen will, ist es notwendig, hier einige grundlegende Fehlschlüsse aufzudecken und die wirkliche Situation zu beleuchten.

Soll ein klares Bild gewonnen werden, so darf man die Gegenwartszahlen nur an den Indexzahlen der Vorkriegszeit messen. Wir verwenden im folgenden nur amtliche Zahlen.⁸⁾ Während die Bundesbahn aus den oben angedeuteten Gründen einen viel besseren Start hatte und bei ihrem Güterversand im Vereinigten Wirtschaftsgebiet bereits 1946 rd. 54% der Leistung des Jahres 1936 erreichte und im Jahre 1948 auf 76% steigern konnte, die Bahn sogar bei der eigentlichen Maßgröße der Verkehrsleistung, dem Tonnenkilometer, gleichfalls mit 1936 verglichen, 1946 bereits mit 66% begann, um im Jahre 1948 sogar 92% zu erreichen und das bei einem Index des Produktionsvolumens von rd. 80 und trotz ihrer Verkehrsverluste an den Kraftwagen, so zeigen die Vergleichswerte der Binnenschifffahrt ihre viel schlechtere Lage und daß auf ihrem Rücken die Disproportionalität zwischen dem Verkehrsvolumen und der Verkehrskapazität ausgetragen wird. Der Güterumschlag der Häfen des Vereinigten Wirtschaftsgebietes begann 1946 auf dem geringen Stand von 21,8% der Mengen des Jahres 1936 und konnte 1948 erst 31,5% erreichen.

Der Unterschied zur Entwicklung des Bundesbahnverkehrs ist besonders kraß. Daß der Bahn fremde Verkehrsaufgaben zufallen und die Binnenschifffahrt Transporte verlor, beweist u. a. die Zunahme der mittleren Versandweite bei der Bahn von 158 km auf 187 km und das bei dem viel kleineren Verkehrsraum. Auch die 40prozentige Zunahme der mittleren Auslastung je Güterwagen dürfte in der Hauptsache nur ermöglicht worden sein durch den Abzug der Massengüter von der Wasserstraße, die durchweg jetzt in längeren und schwereren Zügen gefahren werden. Es wird ferner bei der Auswertung der Verkehrszahlen der Binnenschifffahrt immer nur zu leicht übersehen, daß die amtliche Verkehrstatistik den Anteil der ausländischen Schifffahrt im Import- und Exportverkehr Westdeutschlands einbezieht. An den für die Binnenschifffahrt des Vereinigten Wirtschaftsgebietes ausgewiesenen Verkehrsmengen war die ausländische Schifffahrt im Jahre 1948 mit 32% beteiligt.

Ein beredtes Zeugnis dafür, wie weit die Binnenschifffahrt hinter der allgemeinen Aufwärtsentwicklung zurückliegt, legt auch die Entwicklung des Schiffsverkehrs in den großen Binnenumschlagsplätzen ab. Hier nur einige Beispiele, die die Situation beleuchten und die beliebig erweitert werden könnten. Duisburg, der größte Binnenhafen der Welt, erreichte 1948 erst 39,6% seines Verkehrs von 1936, bei Köln lag der Verkehr bei 45,8%, bei Düsseldorf bei 40,4%. Bei dem wichtigsten Umschlagsplatz der Schifffahrt am Oberrhein erreichten die Verkehrszahlen in Mannheim im Jahre 1948 erst 61,2% des Verkehrs von 1936. Im Kanalgebiet ist die Entwicklung nicht anders verlaufen. Auch hier sollen einige Zahlen beredter als Worte sprechen. Der größte deutsche Kanalhafen, Dortmund, konnte im Jahre 1948 erst ein Drittel seiner Mengen von 1936 erreichen. Im Hafen Emden belief sich der Binnenschiffsverkehr auf 43,7% der Mengen von 1936. Eine rühmliche Ausnahme macht lediglich Bremen, wo im letzten Jahr im Binnenschiffsumschlag die Mengen des Jahres 1936 um sechs Punkte überschritten werden konnten. Der gesamte Verkehr, der über die Häfen des westdeutschen Kanalnetzes ging und dabei einschließlich des gestiegenen Wechselverkehrs der Kanäle mit den Häfen der Unterweser und unabhängig davon, ob er mit deutschem oder ausländischem Raum gefahren wurde, lag 1948 bei 58% der Vorkriegsmengen. Für den gesamten Rheinverkehr

⁸⁾ Vgl. Wirtschaft und Statistik, hgg. Statistisches Amt des Vereinigten Wirtschaftsgebietes. W. Kohlhammer, Stuttgart, 1. Jahrgang, Heft 2, S. 47.

lautet die Prozentziffer für den gleichen Zeitraum noch nicht einmal 40%. Von den Elbezahlen zu sprechen, erübrigt sich. Es ist allgemein bekannt, wie weit mit der Zonengrenze der Elbeschiffahrt der Lebensfaden abgeschnitten wurde. Für das Jahr 1949 kann leider keine günstigere Prognose gestellt werden. Seit dem Frühjahr setzte im innerdeutschen Verkehr eine starke Abwanderung auf die Eisenbahn ein, die bisher noch nicht abgestoppt ist. Einige Schlaglichter mögen auch hier die Lage beleuchten. Die Brennstofftransporte zum Oberrhein sind rückläufig, weil die Schifffahrt hier ihr Hinterland fast ganz verlor. Im Kanalgebiet ging der Verkehr vom Mittellandkanal zur Ruhr durch den Wegfall der Erztransporte, der Kali- und Salztransporte fast gänzlich verloren. Rund 90% aller Schiffe mußten leer zum Ruhrgebiet zurückfahren. Ganz allgemein führte das Fehlen an Ladung und Rückladung in steigendem Maße zu Schiffsraumansammlungen in den Hauptknotenpunkten des Verkehrs und damit zu schlechthin unmöglichen Wartezeiten und Leerfahrten, die in den Frühjahrs- und Sommermonaten zu einem Beschäftigungsgrad der Flotte von nur 55% führten. Durch die seit Wochen andauernde Kleinwasserperiode auf den Strömen und den dadurch bedingten vermehrten Einsatz von Schiffsraum wird das Bild z. Zt. nur rein optisch beeinflusst. Die Tatsache der absoluten Unterbeschäftigung der deutschen Binnenschifffahrt der westlichen Zonen bleibt bestehen. Trotz dieser Lage wurde dann aber noch der selbst in höchsten Notstand versetzten westdeutschen Schifffahrt zugemutet, an Stelle des Staates für die in Not befindliche Elbeschiffahrt einzutreten. Die Mitbeschäftigung von 200 000 Tonnen Elberaum im Kanalgebiet und von 16 000 PS Elbe-Schleppkraft am Rhein muß von der Binnenschifffahrt dieses Gebietes als eine politische Hypothek und als eine die Wurzel der Existenz angreifende Sonderbesteuerung empfunden werden. Demgegenüber lauten die Berichte über die Verkehrslage der Bundesbahn viel günstiger. Der letzte Bericht für August wies die Ausnutzung der betriebsfähigen Wagen mit 83% bei einer als sehr gut bezeichneten Umlaufzeit aus. Es fragt sich eben nur, ob und inwieweit diese Rationalisierungserfolge der Bahn auf Kosten der Binnenschifffahrt durchgeführt wurden und ob dies volkswirtschaftlich tragbar ist. Ich komme darauf noch zu sprechen.

III.

Alle diese Umstände, die zur Unterbeschäftigung der Schifffahrt führten, hatten zur Folge, daß die selbstverständlich von der Schifffahrt in ihrem ureigensten Interesse immer wieder vorgenommene Überprüfung der Möglichkeiten zur Frachtsenkung bisher im großen negativ verlaufen mußten. Daß dabei der Vorwurf der Erstarrung auf dem Gebiet der Frachttentgelte in dieser Form nicht berechtigt ist, beweist die Herabsetzung der Kiesfrachten, der Getreide- und Erzflottfrachten im Ruhrgebiet, der beträchtliche Abbau der Kleinwasserzuschläge am Rhein, die Senkung der Kleinschiffsfrachten im Kanalgebiet usw. Bei den Standardfrachten der Schifffahrt konnten dagegen tatsächlich Korrekturen noch nicht erfolgen.

Es darf hier wohl als bekannt vorausgesetzt werden, daß die Binnenschiffsfrachten nach ihrer Beratung und Beschlußfassung in den Frachtausschüssen von den obersten Wirtschafts- und Verkehrsbehörden bestätigt werden müssen, um rechtskräftig zu sein. Auf Anordnung der obersten Preisbehörde mußte sich die Schifffahrt einer Prüfung ihrer Kosten- und Erlöslage unterziehen. Auf Grund der Ergebnisse des Gutachtens wurde von der Preisbehörde ein für die Frachtermittlung zugrunde zu legenden Tageskostensatz festgesetzt, der nach den Überlegungen dieser Behörde so bemessen war, daß die Schifffahrt bei voller Beschäftigung ihres einsatzfähigen Raumes ihre Ausgaben gedeckt bekam. Da jedes Unternehmen, das in seinen Kosten für die gelieferte Ware oder Leistung seine Kapitalkosten nicht gedeckt bekommt, auf die Dauer schwindsüchtig wird, sollte die Binnenschifffahrt nach der Deduktion

der Preisbehörde mit der Steigerung ihrer Leistungen, d. h. praktisch mit der Verbesserung ihrer Umlaufzeiten in diese notwendige Kapitalkostendeckung hineinwachsen.

Man muß sich vergegenwärtigen, daß diese Überlegungen und die daraufhin erfolgten Frachtfestsetzungen noch in der RM-Zeit spielten. Damals war die Binnenschifffahrt mit ihrer noch geringeren einsatzfähigen Tonnage und der damals geringeren Leistungsfähigkeit dieser Flotte infolge der längeren Reisezeiten voll beschäftigt. Die Binnenschifffahrt konnte daher damit rechnen, daß mit der Realisierung ihrer Leistungsreserven bei Verbesserung des Zustandes der Wasserstraßen und der Steigerung der Leistung ihrer Arbeitskräfte bei besserer Ernährung die Rechnung der Preisbehörde aufging. Tatsächlich ist es aber in vielen Punkten anders gekommen. Zunächst traten nach der Währungsreform durch die bekannten Preiserhöhungen⁹⁾ nicht unwesentliche Verteuerungen der Kosten des Schifffahrtbetriebes ein, die in den unverändert weitertretenden, vor der Währungsreform festgesetzten Frachten keine Berücksichtigung gefunden hatten. Statt der Vollbeschäftigung trat die oben skizzierte hochgradige Unterbeschäftigung ein, die mit den festgesetzten Frachten erst recht nicht vereinbar war, weil Wartezeiten und Leerfahrtkosten nicht berücksichtigt worden waren, erst recht nicht solch katastrophale Wartezeiten und Leerfahrtbewegungen, wie sie tatsächlich entstanden. Die unbestritten mit dem besseren Zustand des Fahrweges und den besseren Lebensbedingungen nach der Währungsreform erzielte Verbesserung der Reisezeiten und die dadurch erreichte Kostendegression konnte aber nicht nur nicht zur teilweisen Deckung der Kapitalkosten herangezogen werden, sondern sie reichte bei der gegebenen Beschäftigungslage bei weitem nicht aus, einen Ausgleich für die hierdurch bedingten zusätzlichen Kostenbelastungen zu schaffen. Bei konsequenter Durchführung des von der Preisbehörde eingeführten Systems der kalkulierten Fracht hätte die Schifffahrt die aus den beiden Gründen eingetretene Kostenerhöhung zum Anlaß nehmen müssen, Frachterhöhungen zu fordern. Aus ihrem großen Verantwortungsbewußtsein der Volkswirtschaft gegenüber und weil sie die Zeichen der Zeit nicht verkannte, tat sie das nicht, sondern bemühte sich statt dessen, ihre Kosten durch Leistungssteigerung zu senken. Die Früchte dieser Bemühung blieben ihr aber versagt, weil die Kostendegression durch die Kostenprogression infolge der zunehmenden Unterbeschäftigung überdeckt wurde. In dieser Situation die Frachten zu senken, ohne die Aussicht zu haben, die Beschäftigungslage zu verbessern oder wenigstens ihre weitere Verschlechterung hintanzuhalten, müßte als ein sinnloses Opfer der schwer um ihre Existenz ringenden Binnenschifffahrt angesehen werden. Es muß klar erkannt werden, daß die nach wie vor von der Schifffahrt sehr ernst geprüften Möglichkeiten der Frachtsenkung sich nur durchführen lassen, wenn eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Tonnage durch entsprechenden Güteranfall gewährleistet oder jedenfalls als sichere Folge angenommen werden darf.

Man wird sagen: Was soll denn dieses Hin- und Herzerren der Transportmengen, wenn man feststellen muß, daß die Güterdecke eben zu knapp ist, um die von allen Verkehrsträgern angestrebte gute Ausnutzung ihrer Kapazität zu erreichen? Und doch handelt es sich hier um ein volkswirtschaftliches Problem von größter Wichtigkeit, wenn festgestellt werden muß, daß die Verteilung der Transportmengen allein durch ein tarifarisch bedingtes, wettbewerbsmäßiges Mißverhältnis der beiden Hauptverkehrsträger derart ist, daß hierdurch die Existenz eines Verkehrsmittels, das volkswirtschaftlich unentbehrlich ist, ernstlich gefährdet ist. Es handelt sich hier um Fragen, die man aus der betriebswirtschaftlichen Perspektive des einen oder anderen Verkehrsmittels nicht lösen kann. Betriebswirtschaftlich sind alle Verkehrsträger daran interessiert, ihr Betriebsoptimum zu erreichen, weil erst bei Erreichen dieser Grenze der durch-

⁹⁾ z. B. zweite Kohlenpreiserhöhung.

schnittliche Kostenaufwand je Leistungseinheit am geringsten und das Unternehmen dann erst am leistungsfähigsten ist. Volkswirtschaftlich kommt es aber nicht darauf an, ob der eine oder andere Verkehrsträger sein Optimum erreicht — ggf. auf Kosten eines anderen — und daher die für ihn niedrigst möglichen Tarife anzubieten in der Lage ist, sondern daß der gesamte volkswirtschaftliche Kostenaufwand im Verkehrssektor so niedrig wie möglich ist. Gegenwärtig wird aber das volkswirtschaftliche Frachtkonto zusätzlich dadurch belastet, daß der Verkehrsträger, der dank seiner natürlichen, kostenmäßigen Überlegenheit in der Lage ist, z. B. die Massengüter in bestimmten Relationen volkswirtschaftlich notorisch billiger als ein anderer Verkehrsträger zu befördern, künstlich durch Abzug von Verkehrsmengen und durch eine daraus sich resultierende Unterbeschäftigung daran gehindert wird, mit seiner kostenmäßigen Überlegenheit zum Wohle der Volkswirtschaft zum Zuge zu kommen. Man darf sich keiner Täuschung darüber hingeben, daß das volkswirtschaftliche Frachtkonto auch dann mit den vollen Kosten des Eisenbahnbetriebes belastet wird, wenn — wie es z. Zt. der Fall ist — diese Kosten in den geltenden Tarifen nicht ihren Ausdruck finden. Das Ungesunde dieses Verfahrens für die Gesamtwirtschaft liegt klar auf der Hand.

Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen, halte ich mich für verpflichtet, hier ausdrücklich festzuhalten, daß die künstliche Ablenkung vom Wasserstraßenverkehr auf die Schiene nicht durch aktive Tarifmaßnahmen der Bundesbahn in der Nachkriegszeit verursacht wurde. Ich möchte dies deshalb ausdrücklich betonen, um die angestrebte gute Zusammenarbeit der Verkehrsträger nicht in irgendeiner Weise zu belasten. Die Binnenschifffahrt ist ehrlich und offen bereit, an einer solchen Zusammenarbeit mitzuwirken, an einer Zusammenarbeit, die bereits fast unbeachtet von der Öffentlichkeit begonnen hat und ihren Ausdruck findet in der Vereinbarung, daß die Bahn an den Sitzungen der Frachtausschüsse der Binnenschifffahrt teilnimmt und umgekehrt die Bahn ihre Tarifmaßnahmen mit der Binnenschifffahrt abstimmt, wenn deren Gebiete irgendwie beeinflußt werden. Diese Zusammenarbeit wird hoffentlich die Garantie dafür werden, daß überspitzte Tarifmaßnahmen, von welcher Seite sie auch kommen, der Vergangenheit angehören und die noch aus der Vergangenheit herüberwirkenden Maßnahmen dieser Art beseitigt werden.

IV.

Bei dem tarifarisch bedingten, wettbewerbsmäßigen Mißverhältnis beider Verkehrsträger handelt es sich vielmehr um folgende zwei Problemkreise: Einmal um die Frage des Tarifniveaus der Bundesbahn, zum andern darum, welche Folgerungen sich aus der frachtlichen Koordinierung für die Revision der alten, noch bestehenden Tarife ergeben bzw. welche tarifpolitischen Grundsätze künftig beachtet werden müssen.

Wenn ich mir hierzu einige bescheidene Bemerkungen erlaube, so darf ich bitten, mich hier nicht als offiziellen Vertreter der Binnenschifffahrt zu betrachten, der die Aufgabe hätte, ex cathedra einen einseitigen Standpunkt seines Gewerbes zu vertreten, sondern ich darf bitten, heute in mir nur einen Menschen zu sehen, der auf dem Gebiet der deutschen Verkehrspolitik nach der Erkenntnis dessen sucht, was für die deutsche Volkswirtschaft am dienlichsten ist.

Bei der ersten Frage, die letztlich die Schließung der Preis-Kostenschere bei der Bahn beinhaltet, handelt es sich primär um eine Angelegenheit der Bahn, die sich im einzelnen unserer Beurteilung entzieht. Da auf das gute Funktionieren und die beste Erhaltung der Bahn die deutsche Gesamtwirtschaft den allergrößten Wert legen muß, ist man gezwungen, der Bahn, wie jedem anderen Wirtschaftsunternehmen die Möglichkeit zu geben, ihre vollen Kosten über den Preis ihrer Verkehrsleistungen zu decken. Es müssen ausreichende Beträge für

Abschreibungen bzw. Ersatzinvestition, wie es in der übrigen Wirtschaft üblich ist, zur weiteren Vermeidung von Substanzverzehr einkalkuliert werden. Auf längere Sicht gesehen, ist sogar die Frage, ob die Betriebsrechnung der Bahn nicht auch berücksichtigen muß, daß das deutsche Volk einen Anspruch auf eine Rendite der hier investierten Milliarden deutschen Volksvermögens hat.

Heute kann aber, wie auch für den Außenstehenden erkenntlich ist, von einer Kostendeckung nicht im entferntesten gesprochen werden. Das tägliche Millionen-Defizit, die von Prof. Schmitt in seinem Dormunder Vortrag erläuterte Selbstdemontage der Bundesbahn¹⁰⁾, der Frachtenindex von 140 bei einem Kostenindex von 180 oder mehr sprechen eine deutliche Sprache. Die Binnenschifffahrt ihrerseits ist an einer volkswirtschaftlich richtigen und baldigen Lösung dieser Frage deshalb interessiert, weil sie bei dem Allzusammenhang der wirtschaftlichen Vorgänge in unserer arbeitsteiligen Volkswirtschaft mit in den Strudel gezogen wird, wenn die Gesundung der Bahn nicht durchgeführt wird, sei es nun in Form eines sogenannten Krisenzuschlages oder wie man auch immer den Ausgleich zwischen Kosten und Preisen herbeiführen mag.

Es ist an sich von der Bahn aus gesehen bei betriebswirtschaftlicher Betrachtungsweise durchaus verständlich, wenn die Bahn in der langen Zeit, in der die Regelung dieser Frage offensteht, bestrebt ist, ihre schwierige Lage dadurch zu verbessern, daß sie das vorliegende unnatürliche und kostenmäßig nicht gerechtfertigte Frachtgefälle der Binnenschifffahrt zur Eisenbahn ausnutzt, um durch möglichst viele zusätzliche Verkehrsmengen ihre Lage in etwa zu erleichtern. Auf das volkswirtschaftlich Bedenkliche dieser Entwicklung konnten wir bereits hinweisen. Volkswirtschaftlich nicht minder bedenklich ist es aber, wenn die Bahn aus ihrer Notlage heraus, sich zu Lasten der Allgemeinheit von bestimmten Unkosten zu entlasten sucht. Das natürliche Wettbewerbsverhältnis wird hierdurch auf die Dauer zu Unrecht zum Nachteil der Binnenschifffahrt verschoben. Die Folgen wären weitere destruktiv wirkende Wettbewerbsverschiebungen innerhalb des Verkehrsapparates. Der Binnenschifffahrt ist es leider nicht möglich, stillschweigend ihre Steuerzahlungen einzustellen, so wie die Bahn es mit der Einstellung ihrer Zahlungen der allgemeinen Finanzabgabe begonnen hat und dem Vernehmen nach mit dem ganzen oder teilweisen Erlaß der Beförderungssteuer weiter zu betreiben versucht bzw. mit ihrem Betreiben der Entlastung von sogenannten politischen Lasten, die einer wirklichen Nachprüfung ob dieses Charakters schwerlich standhalten dürften. Ein solches Ausweichen vor den wirtschaftlichen Realitäten kommt einer Subventionierung der Bahn gleich, die mit der neuen Wirtschaftspolitik nicht in Einklang zu bringen ist und daher zwangsläufig zu einer entsprechenden Subventionierung der anderen Verkehrsträger führen müßte, die diese aber als privatwirtschaftlich geführte Unternehmungen grundsätzlich ablehnen. Jedenfalls gilt das für die Binnenschifffahrt. Auf die schweren volkswirtschaftlichen Bedenken einer solchen verschleierte Subventionierung der Wirtschaft hat Herr Prof. Schmitt in seinem Referat bereits eingehend hingewiesen.¹¹⁾ Man übersieht dabei nur zu leicht, daß solche Subventionierungen bzw. solche Abwälzungen genau so zu Lasten des Sozialproduktes und damit des Realeinkommens gehen würden wie die Erhöhung der Frachten auf das Kostenniveau. Eine solche Frachterhöhung bedeutet keine volkswirtschaftliche Mehrbelastung, denn es werden nur die volkswirtschaftlich so oder so anfallenden Kosten des Transportes demjenigen angelastet, der diese Transportleistung direkt oder indirekt

¹⁰⁾ Prof. Dr. A. Schmitt: Das westdeutsche Kanalsystem und die Verkehrspolitik der Deutschen Reichsbahn, Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Richard-Pflaum-Verlag München, 1949, Heft 3.

¹¹⁾ Vortrag von Prof. Dr. A. Schmitt: Tarifprobleme unter besonderer Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsträger, gehalten anlässlich der Verkehrswissenschaftlichen Tagung der Westfälischen Verwaltungsakademie und des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster am 11. 10. 49 in Münster.

als Konsument beansprucht. Beim gegenwärtigen Zustand wird jedoch ein Teil der Kosten nicht berücksichtigt und auf diese Weise die verladende Wirtschaft mit Hilfe von Unterkostentarifen der Bahn zu Lasten der übrigen Steuerzahler subventioniert. Nur derjenige Verloader könnte gegen die seit Jahr und Tag anstehende, trotzdem unvermeidlich bleibende Tarifierhöhung berechnete Einwendungen geltend machen, der nachweist, daß er selbst mit einem Index von 140 bei der Ausführung seiner Aufträge auskommt. Das richtige Ausmaß der Tarifierhöhung zu finden, ist zweifellos eine schwierige und volkswirtschaftlich höchst verantwortungsvolle Aufgabe. Die Tarifierhöhung darf nicht zu hoch sein, da nicht die Volkswirtschaft in ihrem Wiederaufbau mehr als nötig belastet werden darf. Sie darf aber auch nicht so niedrig gewählt werden, daß wieder halbe Maßnahmen früher oder später eine weitere Aufstockung erforderlich machen und dadurch die Wirtschaft erneut beunruhigt würde. Sie darf aber ferner auch nicht streng schematisch sein; so müssen vom Standpunkt der Binnenschiffahrt die Zu- und Abfahrtspreise von dieser Erhöhung ausgenommen werden, wenn nicht von vornherein der beabsichtigte Erfolg einer Wiederherstellung gesunder Wettbewerbsbeziehungen zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn gefährdet werden soll. Des weiteren ist bei der Bemessung des Ausmaßes der Erhöhung zu berücksichtigen, daß der Bundesbahn Mittel zu belassen sind zur ausreichenden Senkung bestehender und niedrigst möglicher Bemessung neu einzuführender Zu- und Abfahrtspreise als Ausgleich für die der Binnenschiffahrt durch den Staffeltarif und die Ausnahmetarife zugefügten Schädigungen.

Diese Maßnahmen müssen nunmehr auch schnellstens getroffen werden, zuerst und zunächst im Interesse der Bundesbahn und zum Ausgleich ihrer Finanzlage. Es darf aber auch nicht übersehen werden, daß, je länger diese Maßnahmen hinausgeschoben werden, um so mehr die Gefahr besteht, daß gerade in der gegenwärtigen Zeit des Wiederaufbaues unserer Wirtschaft falsche Standorte für den Industrienaufbau gewählt werden und über die Frachten verschleierte Subventionen die Gesundung der deutschen Wirtschaft verhindern und nur zu leicht weitere ungesunde Zustände erzeugen. Auf die konjunkturpolitischen Gesichtspunkte (Auftragsdrosselung der Bahn usw.), die gleichfalls hierfür sprechen, hat Herr Prof. Schmitt in seinem obengenannten Referat ebenso hingewiesen, wie auch darauf, daß preispolitische Bedenken, wenn man keine Subventionierung will, dem nicht entgegenstehen.

Daß auch die Binnenschiffahrt brennend auf diese Entscheidung wartet, braucht bei der obigen Schilderung der verheerenden Folgen, die das Ausbleiben der Wiederherstellung natürlicher Wettbewerbsverhältnisse für die Schiffahrt hatte, nicht wunderzunehmen. Die derzeitige Tarifgestaltung der Bahn zwingt auch die Binnenschiffahrt immer mehr zum Substanzverzehr. Die auf Kostendeckung angewiesenen und bei ihren derzeitigen Frachten auch bei voller Auslastung nur die Planausgaben deckenden steuerzahlenden Betriebe der Binnenschiffahrt sind nicht mehr in der Lage, ihren dringendsten betrieblichen und sozialen Verpflichtungen nachzukommen, wenn das Mißverhältnis zwischen Kosten und Tarifen des Schienenweges jetzt nicht bereinigt wird. Der Zentralausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hat erst in diesen Tagen in einer Eingabe an den Bundesverkehrsminister auf diese Zusammenhänge hingewiesen und gebeten, bei der nicht mehr aufschiebbaren Entscheidung über den von der Bundesbahn wegen ihrer Finanzlage beantragten Krisenzuschlag auch auf den Notstand des zweiten großen Verkehrsträgers Binnenschiffahrt Rücksicht zu nehmen.

Die Binnenschiffahrt ist sich darüber klar, daß allein durch die lineare Erhöhung eine gesunde Wettbewerbsbasis noch nicht völlig erreicht wird. Das Wettbewerbsverhältnis Schiene-Wasserstraße wurde durch Tarifmaßnahmen der früheren Reichsbahn, die noch in die Gegenwart hineinwirken, im Laufe der letzten Jahrzehnte immer mehr zum Nachteil der Binnenschiffahrt verschoben. Ich nenne hier nur den Übergang zum Staffeltarif, die Zurückhaltung in der Erstel-

lung von Wasser-Umschlagstarifen einerseits, die großzügige Gewährung von Ausnahmetarifen andererseits. Die Frage beinhaltet ein Programm, das die Aufgabe der Tarifkoordinierung zwischen Eisenbahn und Wasserstraße ausmacht. Zur Abrundung des Bildes möchte ich auch hier nur die Problemstellung andeuten.

Im Verhältnis der beiden Hauptverkehrsträger läuft das Tarifkoordinierungsproblem u. a. auf die Lösung der Frage hinaus, wie man eine monopolistische Preisbildung mit einer Wettbewerbspreisbildung koordinieren kann. Die Preisbildung der Bahn hat monopolistisches Gepräge. In manchen Ohren mag dies fürchterlich klingen, und ich habe manchmal den Eindruck, als ob auch bei der Bundesbahn die Ansicht vertreten wird, daß nur ganz böse Menschen der Bahn so etwas nachsagen. Dem ist nicht so. Zunächst ist mit dieser Feststellung keinerlei Werturteil verbunden. Wir Nationalökonomien sehen ganz einfach den Tatbestand einer monopolistischen Preisbildung u. a. dann und insoweit als gegeben an, als der Anbieter auf dem Markt für die gleiche Leistung sehr unterschiedliche Preise verlangen und erzielen kann. Im Wettbewerb ist dies nicht möglich, weil dieser die Ausrichtung der Preise nach den Kosten erzwingt.

Der Eisenbahn ist die Möglichkeit einer solchen Preisdifferenzierung im großen Maße gegeben. Die Worttarifierung und ihre Fortsetzung nur in anderer tariftechnischer Form in den Ausnahmetarifen — soweit es sich nicht um solche handelt, die der Bahn gegen ihren Willen aufgezwungen wurden — sind der Ausdruck dafür. Dadurch, daß die Bahn ihre fixen Kosten höchst unterschiedlich verteilt und die frachtempfindlichen Güter mit einem sehr hohen Teil dieser fixen Kosten belegt, die frachtempfindlichen Güter nur mit sehr geringen fixen Kosten belastet, um ihnen auf diese Weise einen Tarif zu ermöglichen, der sie überhaupt erst transportfähig macht, dient sie ihren betriebswirtschaftlichen Rücksichten. Diese Preisdifferenzierung ist das Mittel, um eine gute Auslastung des Verkehrs- und Betriebsapparates der Eisenbahn durch die betriebswirtschaftliche Ausnutzung gegebener Marktmöglichkeiten zu erreichen. Man mag eine solche Tarifbildung gemeinwirtschaftlich nennen, sie läßt sich ebenso gut auch privatwirtschaftlich aus der Betriebsökonomie der Bahn begründen. Auch hiermit soll wiederum kein Werturteil verbunden sein, erst recht nicht in Abrede gestellt werden, daß eine solche Preisbildung volkswirtschaftlich günstige Auswirkungen hat.

In der Binnenschiffahrt ist bei dem Wettbewerb einer großen Anzahl von Unternehmungen unterschiedlichster Größe und Struktur eine solche Preisdifferenzierung nicht möglich. Jeder Wettbewerber würde — solange sich die Preise noch nicht ausgependelt haben — nur die gut dotierten Frachten fahren wollen, keiner dagegen die schlechter dotierten. Die Überlegung der Preisbehörde, der Binnenschiffahrt als Ausgleich für niedrigere Tarife frachtempfindlicher Güter bei den höherwertigen Gütern entsprechend höhere Frachten zuzubilligen, hat in der Praxis bald den sehr engen Rahmen gezeigt, der in der Binnenschiffahrt für einen solchen Ausgleich zur Verfügung steht. Wenn nun von der Bundesbahn argumentiert wird, daß sie seit dem zweiten Weltkrieg das früher zwar nicht rechtlich aber tatsächlich bestandene Monopol in der Beförderung zu Land verloren habe und sie sich infolge der stürmischen Entwicklung des Kraftwagens vor eine Lage gestellt sehe, in der ihre Existenz ernstlich bedroht sei, so muß der Nationalökonom im Bezug auf das uns hier beschäftigende Problem diese These dahin berichtigen, daß die Konkurrenz des Kraftwagens — und Entsprechendes gilt für die Konkurrenz durch die Binnenschiffahrt — die monopolistische Preisbildung modifiziert, sie nicht aber unmöglich macht. Daß sich die Konkurrenten der Bahn in Deutschland einmal so entwickeln und entfalten könnten, daß sie tatsächlich der Schiene diese Art der Preisdifferenzierung unmöglich machen, könnte, wenn überhaupt, dann nur in so weiter Zukunft denkbar sein, daß wir Lebenden uns mit diesem Problem nicht zu befassen brauchen.

Wenn in der Vergangenheit, als das natürliche Frachtgefälle zwischen Bahn und Wasserstraße noch bestand, der Binnenschiffahrt der Vorwurf gemacht wurde, sie unterhöhle das gemeinwirtschaftliche Tarifsystem der Bahn und wenn jetzt den Kraftwagen der gleiche Vorwurf trifft, so heißt das doch nur, daß der Bundesbahn infolge der Tatsache, daß sie den Verkehrsmarkt mit zwei weiteren Verkehrsträgern teilen muß, der Spielraum, innerhalb dem sie ihre Preise differenzieren kann, verengt wird. Wenn dann die Vorfrage geklärt ist, daß es sich bei diesen anderen Verkehrsträgern ebenfalls um volkswirtschaftlich unentbehrliche Verkehrsmittel handelt, bleibt dann noch die sehr wichtige Tatfrage, ob der Wettbewerb, der der Bahn hier bereitet wird, ein fairer, volkswirtschaftlich echter Wettbewerb ist, d. h. die Wettbewerbsbedingungen gleich gelagert sind und wenn und soweit dies nicht der Fall ist, durch welche Maßnahmen dies erreichbar ist.

In diesem Rahmen und unter dieser Voraussetzung muß die Bahn, da sie ebensowenig wie jeder andere Verkehrsträger Selbstzweck ist, den Wettbewerb der anderen gegen sich gelten lassen und hieraus die tariflichen Konsequenzen ziehen, die sich in der Tendenz in einer schärferen Zusammenziehung der Wertstaffelung äußern müssen und dabei natürlich auch die Ausnahmetarife nicht unberührt lassen können. Wenn die Bundesbahn dies mit der organischen Tarifreform anstrebt, darf man ihr hieraus keine Vorwürfe machen. Sie zieht nur die Konsequenzen aus der gegebenen neuen Verkehrssituation.

Die Binnenschiffahrt hat gegen die Werttarifierung und Ausnahmetarifgebarung, d. h. gegen die unterschiedliche Belastung der Verkehrsnachfrager mit fixen Kosten der Bahn und damit mit Tarifen, die teils über, teils unter den vollen Selbstkosten liegen, insoweit und solange nichts einzuwenden, als eine solche Tarifgebarung, vor allem die Tarifermäßigung auf unter den vollen durchschnittlichen Selbstkosten liegenden Sätzen ihre Grenze finden in der Anerkennung des Leistungswettbewerbs der Binnenschiffahrt. Bleibt die Binnenschiffahrt gegenüber solchen Tarifen wettbewerbsfähig, so erkennt sie solche die verladende Wirtschaft begünstigende Tarifermäßigungen nicht nur an, sondern begrüßt sie als einen Beitrag zur Steigerung der Produktivität der Wirtschaft, die ihr als Teil dieser Wirtschaft letztlich auch wiederum zugute kommt. Es heißt aber zuviel Selbstverleugnung von der Binnenschiffahrt verlangen, sich etwa auch mit solchen Tarifmaßnahmen einverstanden zu erklären, die durch eine betriebsegoistische Anwendung der Preisdifferenzierung nach dem Prinzip der zusätzlichen Kosten Güter von der Wasserstraße auf die Schiene herüberziehen oder sie von der Wasserstraße abhalten sollen.

Kann schon an sich von der Eisenbahn als Staatsbetrieb erwartet werden, daß sie ihren Betrieb auch stets im Hinblick auf die anderen steuerzahlenden privatwirtschaftlich betriebenen Verkehrsunternehmungen führt und darauf Bedacht nimmt, daß deren berechnete Belange und Lebensrechte nicht gestört werden, so ist es für eine der Volkswirtschaft verpflichtenden Bundesbahn ein Gebot, die skizzierten Grenzen einzuhalten, wenn sonst nicht das volkswirtschaftlich für unentbehrlich gehaltene Verkehrsmittel Binnenschiffahrt schweren Schaden nehmen soll. Also nicht um der Binnenschiffahrt willen, sondern wegen der Gesunderhaltung und Stärkung dieses von der Volkswirtschaft benötigten Verkehrsträgers.

Vom Standpunkt der geringstmöglichen Belastung des volkswirtschaftlichen Frachtkontos, das letztlich Ziel aller verkehrspolitischen Bestrebungen sein muß, muß in jedem Fall, wo mehrere Verkehrsträger zur Verfügung stehen, geprüft werden, auf welchem Weg der angestrebte Erfolg mit dem geringsten Aufwand an volkswirtschaftlichen Kosten zu erzielen ist. Nach den Erkenntnissen der Verkehrswirtschaft müssen daher — wie von Herrn Prof. Schmitt nachgewiesen wird — bei der Beurteilung der Konkurrenzbeziehungen zwischen

Schiene und Wasserweg echte Kostenfrachten unter Einschluß der vollen fixen Kosten zugrunde gelegt werden. Ich zitiere Herrn Prof. Schmitt:

„Sieht man davon ab, so läuft dies volkswirtschaftlich auf Wettbewerbsfälschung hinaus. Werden in einem solchen Fall die anteiligen fixen Kosten nicht voll berechnet, so fallen sie ja nichtsdestoweniger an und müssen auch von irgend jemand aufgebracht werden, seien das nun andere Verfrachter oder schließlich der Staat, d. h. der Steuerzahler. Volkswirtschaftlich entscheidend ist dabei, daß die Lösung der in Betracht kommenden Transportaufgabe dabei auf die Dauer höheren volkswirtschaftlichen Aufwand erfordert, als dies bei echter Kostenkonkurrenz nötig wäre. Das Mehr stellt volkswirtschaftlichen Verlust dar und muß sich unweigerlich in einer relativen Minderung des Sozialproduktes und des Lebensstandards niederschlagen, jedenfalls auf längere Sicht.“¹²⁾

Nichts anderes sagt die Binnenschiffahrt, wenn sie die Anerkennung des Leistungswettbewerbs bei der Bildung der Grenze derjenigen Tarife fordert, mit denen sie im Wettbewerb steht.

Ist darüber hinaus aus übergeordneten staatspolitischen, triftigen Gründen sogar eine noch weitergehende Tarifsenkung erforderlich, durch die mithin eine Schädigung der Interessen der Binnenschiffahrt unvermeidlich verbunden wäre, so kann die Binnenschiffahrt solchen Ausnahmesätzen nur dann und insoweit zustimmen, als ihr als Ausgleich für die hierdurch zugefügten Schäden gleichfalls Ermäßigungen durch ggfs. gleichfalls unter den vollen Selbstkosten liegende Zu- und Ablauffrachten gewährt werden. Denn da die Binnenschiffahrt ein für die deutsche Volkswirtschaft unentbehrliches Verkehrsmittel ist, gilt es, ihre Existenz ebenso zu erhalten wie die der Industrien und Wirtschaftsgebiete, die durch solche Unterkostentarife gefördert bzw. begünstigt werden sollen. Erkennt man bei letzteren die wirtschaftspolitische Notwendigkeit der Einräumung eines Unterkostentarifs der Bahn an, so muß man auch die Notwendigkeit eines entsprechenden Zu- und Ablauffrachts zur bzw. von der Wasserstraße als Ausgleichsmaßnahme für hierdurch sonst unvermeidliche Schädigungen der Binnenschiffahrt anerkennen.

Entsprechendes gilt für die als Ausgleich der Schädigungen des Staffeltarifs von der Binnenschiffahrt stets geforderten Binnenumschlagstarife.

Soweit die Entfernungsstaffelung der Kostenstaffelung entspricht, muß die Schiffahrt sie m. E. gegen sich gelten lassen. Aber durch die darüber hinausgehende und durch künstliche Erhöhung der Nahfrachten erreichte weitergehende Staffelung fühlt sich die hierdurch in eine Tarifzange genommene Binnenschiffahrt in ihrer Betätigung volkswirtschaftlich zu unrecht eingeschränkt und geschädigt. Die als Folge einer solchen Staffelung überhöhten Nahfrachten verschlechtern in höchst empfindlicher Weise die Voraussetzungen für den gebrochenen Verkehr, in dem die Binnenschiffahrt die Hälfte ihrer Mengen fährt, während umgekehrt die billigen Fernfrachten die Binnenschiffahrt in ihrem ureigensten Betätigungsfeld beschränken.

Man muß Verständnis dafür haben, daß die Binnenschiffahrt, wenn sie sich schon mit dem Staffeltarif als solchen abfinden muß, fordert, ihr im Sinne einer echten Tarifkoordinierung endlich einen Ausgleich für die ihr durch den Staffeltarif zugefügten Schädigungen durch niedrige Zu- und Ablauffrachten zu gewähren.

Diese als Ausgleichsmaßnahme für Schädigungen, die durch Tarifmaßnahmen der Bahn verursacht wurden und nicht als Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der Wasserstraße geforderten Binnenumschlagstarife sind also nicht zur Schaf-

¹²⁾ Prof. Dr. A. Schmitt: Das westdeutsche Kanalsystem und die Verkehrspolitik der Deutschen Reichsbahn, Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Richard-Pflaum-Verlag München, 1949, Heft 3.

fung von wirtschaftlichen Vorteilen, sondern zur Abwendung von wirtschaftlichen Nachteilen für die Schifffahrt bestimmt.¹³⁾

Diese tarifpolitischen Maßnahmen erhalten ihre sachliche Berechtigung ebenfalls einzig und allein aus der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Binnenschifffahrt, die es ebenso zu erhalten gilt wie die Industrien, die durch den Staffeltarif gefördert bzw. begünstigt werden. Die Berechtigung der Forderung solcher Binnenumschlagstarife gibt die Bahn übrigens mit ihrer Begründung für den Staffeltarif selbst. Sie führt an, daß bestimmend für den Staffeltarif die Absicht war, den Versand auf kurze Entfernungen im Hinblick auf die absolut geringeren Frachtkosten stärker zu belasten zugunsten des Versandes auf weite Entfernungen, besonders der Rohstoffe.

Die im Zu- und Ablauf zur und von der Wasserstraße beförderten Güter sind aber keine solchen Transporte auf kurze Entfernungen, die eine höhere Fracht vertragen können, sondern die im gebrochenen Verkehr transportierten Güter sind Versendungen auf weite Entfernungen, die genau so frachtempfindlich und schonungsbedürftig sind wie die mit der Streckenfracht der Bahn auf weite Entfernungen beförderten Güter. Für die im gebrochenen Verkehr beförderten Güter gilt dabei dieses Argument noch im verstärkten Maße, da es sich hier nahezu ausschließlich um frachtempfindliche Massengüter und Rohstoffe handelt. Wenn die Bahn daher ihrer eigenen Begründung für die Entfernungsstaffelung folgt, muß sie, wenn sie volkswirtschaftlich denkt, und wenn es ihr mit der Koordinierung wirklich ernst gemeint ist, im Zu- und Ablaufverkehr Ermäßigungen gewähren.

Versuche, der Wasserstraße gehörende Verkehre dieser durch Tarife strittig machen zu wollen, die man mit ihrer besonders günstigen Kostenlage gerade in dieser fraglichen Wettbewerbsbeziehung glaubt noch in Einklang bringen zu können, müssen der Vergangenheit angehören.

Es ist verständlich, daß die Bahn bei ihren großen volkswirtschaftlichen Aufgaben, die ihr zum Teil auch große Opfer auferlegen — ich denke hier an ihr gemeinwirtschaftliches Wirken, das sich in dem Beförderungszwang, in ihrer Pflicht der Gleichheit aller vor dem Tarif und der Tarifveröffentlichungspflicht äußert, also in den drei öffentlich-rechtlichen Bindungen, die es unter allen Umständen uneingeschränkt zu erhalten gilt — alle nur möglichen Vorteile für sich auszunutzen sucht und bestrebt ist, möglichst viele Güter an sich heranzuziehen.

Die einseitig kaufmännischen Interessen der Bahn dürfen aber nicht über das Ungesunde dieses Verfahrens für die Gesamtwirtschaft hinwegtäuschen. Würde die Bahn bei der Begründung ihrer einzelnen Tarife nur danach fragen, ob sie die bei der Durchführung dieser Transporte entstehenden speziellen Kosten deckt und das Ausmaß der zu gewährenden Ermäßigung hiervon abhängig machen, so müßte das zwangsläufig zu einer Benachteiligung der in dem Verkehrsaufkommen ungünstiger gestellten Gebiete führen. Die Bahn würde dann in zunehmendem Maße die Wirtschaftsgebiete und Verkehrsbeziehungen, an denen sie ein geringeres kaufmännisches Interesse hat, noch weiter in den Hintergrund drängen, statt sie zu entfalten. Das wäre volkswirtschaftlich höchst bedenklich und würde auch den öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen der Bahn widersprechen. Konsequenterweise zu Ende gedacht müßte dieses System dazu führen, daß die Bahn ganz entgegen ihren volkswirtschaftlichen Verpflichtungen immer mehr dazu kommen würde, die einträglichen Verkehrsbeziehungen zu pflegen, während die übrigen Verkehrs- und Wirtschaftsgebiete zwangsläufig immer teurer und schlechter bedient würden. Mithin würde genau das Gegenteil von dem eintreten, was eigentlich wirtschaftlich Anlaß für die Verstaatlichung der Eisenbahn gewesen ist.

¹³⁾ Vgl. Prof. Dr. O. Most: Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn, Verlag Wilhelm Geppert, Mannheim, Seite 55 ff.

„In der Ära der preußischen Privatbahnen war die Rentabilität der einzelnen Bahnen naturgemäß je nach der Lage zu den mehr oder weniger verkehrbringenden Produktionsgebieten eine sehr verschiedene. Die daraus hervorgehende verschiedene finanzielle Lage ergab trotz des Aufsichtsrechts der Regierung eine Verschiedenartigkeit der Tarife, die als eine ungesunde Erscheinung bitter beklagt wurde. Sie hat wesentlich dazu beigetragen, die Verstaatlichung vorzunehmen, um Landesteile, die auf Transportvermehrung durch finanziell ungünstig situierte Eisenbahnen angewiesen waren, nicht in ungerechtfertigter Weise zu benachteiligen und in ihrer Entwicklung zu hemmen.“¹⁴⁾ Die Bahn darf hier nicht rückwärts schreiten und ihre Pflicht vergessen, die sich aus der Übertragung des großen einheitlichen Netzes ergab. Wenn sie sich unter Berücksichtigung ihrer Selbstkosten imstande sieht, Tarifnachlässe zu gewähren, so muß dies aber in einer der Allgemeinheit gleichmäßig zugute kommenden Weise geschehen.

Aufgabe auch der heutigen Verkehrspolitik ist es, zu wachen, daß nicht nur einzelnen Teilen und Wirtschaftszweigen, sondern möglichst allen Trägern der Volkswirtschaft die beste Verkehrsarbeit zugute kommt. Die Bahn muß den volkswirtschaftlichen Grundsatz verfolgen, mit den Mehreinnahmen von verkehrsgünstigen die Mindereinnahmen von verkehrungünstigen Bedingungen zu decken, um auf diese Weise den Wirtschaftschwachen eine volkswirtschaftlich außerordentlich wichtige Entlastung zu bieten. Dies ist mit dem Ausdruck der Gemeinwirtschaftlichkeit der Bahn, das natürlich mit Opfern verbunden ist, für die man ihr die nötigen Mittel geben bzw. belassen muß. Die Wasserstraßen können bei diesem Ausgleichsprinzip leider nicht oder nur kaum mitwirken, da sie immer nur einzelne Teile des Landes erschließen und auch nach ihrer technischen und betrieblichen Eigenart auf Grund ihrer großen Transportgefäße ohnehin nicht in der Lage sind, starken Verkehrsstreuungen oder geringen Verkehrsbedürfnissen nachzugeben. Hinzu kommt, daß in Deutschland die Wasserstraßenverkehre zum Teil internationalen Charakter haben.

Prof. Dr. Pirath¹⁵⁾ hat in seinem sehr lesenswerten Vortrag hierauf hingewiesen und in dieser Abhandlung zugleich mit Recht die Ansicht vertreten, daß es wohl eines der wichtigsten Verkehrsprobleme ist, ob und wie es möglich ist, den dritten Verkehrsträger zu diesem Ausgleichsprinzip heranzuziehen, z. B. den Güterfernverkehr zu veranlassen, die Einnahmen ungünstiger Verkehre des platten Landes in den bisherigen Güterfernverkehr, der einseitig nach dem großen Verkehrsstrom und dem großen Verdienst orientiert war, einzufügen, ein Problem, das nicht weniger leicht ist als das weitere, einen fairen Wettbewerb des Kraftwagens der Bahn gegenüber sicherzustellen und für beide die gleichen Wettbewerbsbedingungen zu schaffen.

So sehr das gegenüber dem Bahnnetz fünfmal so große Straßennetz die frachtliche Koordinierung von Kraftwagen und Schiene erschwert, so erleichtert das weitmaschige Wasserstraßennetz — seine Dichte beträgt noch nicht einmal 1/6 der Eisenbahndichte — die frachtliche Koordinierung. Befaßt man sich konkreter mit den Dingen, so wird man feststellen, daß es nur zahlenmäßig recht wenige Tarife sind, die im Wettbewerb Schiene-Wasserstraße interessieren, wie es auch zahlenmäßig nur wenige Binnenumschlagstarife sind, die die Binnenschifffahrt wünscht.

Wenn die neue Ära der Koordinierung der Verkehrsträger durch das neue Bundesverkehrsministerium von der Erkenntnis durchdrungen ist, daß der gesamte Verkehrsapparat als ein trotz aller Verschiedenartigkeit der Glieder doch einheitlicher Organismus zu entwickeln ist, und wenn die Eisenbahntarifpolitik

¹⁴⁾ Vgl. „Eisenbahn und Binnenschifffahrt“ in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt, 32. Jahrgang, 1925, Seite 288 ff.

¹⁵⁾ Prof. Dr. Pirath, Stuttgart: Das Problem der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Verlag E. Schneider, Mainz 1949, Jahrgang 1, Heft 2.

der Vergangenheit von dem befreit ist, was nur zu leicht den Eindruck hervorrufen könnte, daß es sich bei der Schifffahrt nicht um eine gleichberechtigte und gerngesehene Schwester der Eisenbahn handele, sondern um eine lästige Nebenbuhlerin, wird man sich bald die Frage vorlegen, ob nicht die Bahn selbst und mit ihr die gesamte Volkswirtschaft durch ein engeres Zusammengehen mit der Wasserstraße besser gefahren wäre. Das Optimum in der volkswirtschaftlichen Auswirkung beider Verkehrsmittel kann nur in ihrer Zusammenarbeit erreicht werden.

Wenn dann von der Bahn behauptet wird, daß die Koordinierung deshalb schwierig sei, weil sie einen ungleichen Kampf führen müsse, da die Schifffahrt den Fahrweg unentgeltlich benutzen dürfe, so darf ich hier auf die Broschüre „Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn“ hinweisen, in der Prof. Most sich mit diesem Problem auseinandersetzt und nachweist, daß hierdurch das Wettbewerbsverhältnis zwischen Eisenbahn und Schifffahrt nicht irgendwie wesentlich berührt wird. Hier möchte ich nur soviel bemerken. Bei dem Einwurf der Bahn wird der Eindruck erweckt, als ob es sich bei den Fahrbahnaufwendungen bei der Eisenbahn einerseits und bei der Schifffahrt andererseits um für die beiderseitigen Gesamtkosten zum mindesten einigermaßen gleiche Gewichte handele. Tatsächlich sind sie aber völlig unvergleichbar. Wenn man von den Milliardenbeträgen sprechen hört, die die Bahn für ihren Wiederaufbau benötigt, wird das sofort klar. Flußregulierungen und Kanalbauten dienen nicht nur dem Verkehr, sondern noch ganz anderen Zwecken, wie insbesondere der Verhütung von Hochwasserschäden, Schaffung guter Vorflut, Entwässerung breiter Landstriche und sonstigen Meliorationen, die weiten Kreisen zugute kommen und zu den allgemeinen Staatsaufgaben gehören. „In der historischen Entwicklung ist die Verbesserung der Schifffahrt verhältnismäßig das Nebenprodukt gewesen. Nach der Internationalisierung der deutschen Flüsse sind uns überdies Unterhaltungskosten, unter Umständen auch weitere Ausbaukosten auferlegt, die wir unter allen Umständen dieser internationalen Verträge wegen tragen müssen. Geht die deutsche Schifffahrt im Wettbewerb gegen die Eisenbahn zurück, so haben wir die Bau- und Unterhaltungskosten allein für die Fremden aufzubringen, die uns ob dieses Schildbürgerstreiches noch auslachen werden.“¹⁶⁾ Es könnte dann noch bei der Einträglichkeit der Wasserstraßen hingewiesen werden auf ihre Erträge, die in der Hebung des Wohlstandes der Bevölkerung und der Steuerkraft des Landes beruhen. Von den Einnahmen aus den Kanalabgaben will ich nicht sprechen, zumal die Berechtigung ihrer Erhebung mit Rücksicht auf die international festgelegte Abgabefreiheit der Ströme und erst recht im Hinblick auf die derzeit ungünstigen Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Wasserweg von vielen Kreisen bestritten wird.

Und was die Beförderungspflicht der Bahn angeht, so ist hier im Verhältnis zur Schifffahrt festzustellen — im Verhältnis zum Kraftwagen liegen auch hier die Dinge grundsätzlich anders —, daß die Freiheit in der Wahl der Transporte in der Schifffahrt eine reichlich platonische Angelegenheit ist. Die Wasserstraßen sind zumeist zweckgebunden, wie ihre Verkehrsstruktur klar erkennen läßt. In dem vom Ruhrgebiet ausstrahlenden Wasserverkehr muß z. B. die Schifffahrt Kohle fahren, weil andere tragende Güter überhaupt nicht da sind. Die Kohle erwartet auch, daß die Schifffahrt ihr Raum zur Verfügung stellt, wenn sie ihn benötigt. Gerade die zurückliegenden Jahre, als es noch an Transportraum mangelte und mancher Schiffer gern andere Güter gefahren hätte, die es in den Inflationstransporten gab und bei denen er vielleicht finanziell günstiger abgeschnitten hätte, haben dies gezeigt. Im Seehafenverkehr liegen die Verhältnisse normalerweise nicht anders.

¹⁶⁾ Vgl. „Eisenbahn und Binnenschifffahrt“ in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt, 32. Jahrgang 1925, Seite 318.

Ich habe hier nur von Problemen gesprochen, die sich aus der frachtlichen Koordinierung der Hauptverkehrsträger ergeben. Die Notwendigkeit der Koordinierung der Verkehrsträger erstreckt sich natürlich nicht nur auf das Tarifgebiet. Die Koordinierung in der Wiederherstellung, im Aufbau und im Ausbau des Verkehrsnetzes bei den einzelnen Verkehrsmitteln ist keine geringere Aufgabe der gegenwärtigen Verkehrspolitik. Wenn man von der Bahn hört, daß es sich bei den Unterhaltungs- und Erneuerungsrückständen, sowie den unmittelbaren Kriegsschäden um Objekte von mehreren Milliarden DM handelt, wird einem nicht nur die Größenordnung klar, sondern zugleich auch die Notwendigkeit, die Entscheidung über solche Investitionen nur im Hinblick auf den gesamten Verkehrsapparat zu treffen. Es sind hier dann aber auch Fragen zu beantworten, wie z. B. die, ob der Bau von Großraumgüterwagen, den die Bahn z. Zt. plant und durchführt, nicht eine Fehlinvestition ist, die sich die verarmte deutsche Wirtschaft nicht leisten kann, zumal wenn man berücksichtigt, daß diese Großraumgüterwagen praktisch nur im Wettbewerb zur bzw. gegen die Wasserstraße einsatzfähig sind und zudem dem Vernehmen nach von der verladenden Wirtschaft sogar abgelehnt bzw. hinsichtlich ihrer Einsatzfähigkeit sehr skeptisch beurteilt werden, nicht zuletzt wegen der hiermit verbundenen zusätzlichen und m. E., auch volkswirtschaftlich nicht vertretbaren finanziellen Aufwendungen für die Verloader bei ihren Verladeeinrichtungen. Bei volkswirtschaftlicher Betrachtung müssen diese Zusatzkosten den Kosten der Großraumgüterwagen bzw. ihren Einsatzkosten zugerechnet werden.

Wo Sie hinsehen, offene Probleme und dabei solche von weittragender Bedeutung, die durch ihre wissenschaftliche Behandlung aus dem Meinungsstreit des Tages herausgehoben werden müssen, da sie nur von der höheren Warte des Gesamtwohls der Wirtschaft aus beantwortet werden können. Man kann daher der westfälischen Verwaltungsakademie und dem Institut für Verkehrswissenschaft an der westfälischen Landesuniversität nicht genug danken, daß sie diese verkehrswissenschaftliche Tagung veranstalten.

Was wir brauchen, ist eine klar umrissene Verkehrspolitik. Dem Bundesverkehrsminister und den Verkehrsministern der Länder obliegen dabei Aufgaben von achtunggebietender Größe und gewichtigster Verantwortlichkeit. Hier ist die Stelle, von der aus die deutsche Wirtschaft in nicht geringerem Maße als vom Wirtschaftsministerium den entscheidenden Antrieb empfangen muß.