

Die Binnenschifffahrt und ihre Frachtenbildung in ihrer Bedeutung für den Industriellen Standort

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow.

I.

Der Einfluß der Binnenwasserstraßen auf die Industrie und ihren Standort

Die Verkehrsmittel haben nicht nur zentralisierend, sondern auch dezentralisierend gewirkt. Das gilt auch von der Binnenschifffahrt. Allerdings irrte sich Heinrich Twiehaus, als er am 9. März 1955 auf einer Veranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft in Trier die Auffassung vertrat, daß die Wasserstraßen eine stärker dezentralisierende Wirkung ausüben als die Bahn.¹⁾

Wie Alfons Schmitt mit Recht hervorgehoben hat, drohen Industrie- und Siedlungsballungen insbesondere bei örtlich konzentriertem Vorkommen von Rohstoffen, vor allem, wenn diese bei der Verarbeitung an Gewicht verlieren, da dann die Verarbeiter im Gebiet des Rohstoffvorkommens einen mehr oder weniger großen Transportkostenvorteil gegenüber der „abseitigen“, peripheren Verarbeitung aufweisen.²⁾ „Eine grobe Ueberschau zeigt in unserem Raum zwei solcher Ballungsgebiete vom Rohstoff her, nämlich das Ruhrgebiet mit der Kohle als Rohstoff, und das Küstengebiet im Hinblick auf vom Ausland eingeführte Rohstoffe, soweit sie relativ frachtempfindliche Gewichtsverlustmaterialien darstellen...“³⁾ In Bezug auf diese beiden tendenziellen Ballungsgebiete wirkt die Binnenschifffahrt ganz eindeutig dezentralisierend.⁴⁾

An der Entwicklung Deutschlands zum Industriestaat haben die Wasserstraßen, wie die Entwicklung der an ihren Ufern gelegenen Städte zeigt, einen hervorragenden Anteil.⁵⁾ Die moderne Binnenschifffahrt ermöglichte im Einzugsgebiet der großen Binnenhäfen die Entstehung großer Industriegebiete. Schroiff nennt als Beispiele die großen Wirtschaftszentren zwischen Duisburg und Köln, den Industriekomplex im Frankfurter Raum, das Wirtschaftsgebiet Mannheim/Ludwigshafen, sowie die Industriebezirke am Main und Neckar.⁶⁾

1) Heinrich Twiehaus, „Aufgaben und nationale Probleme der deutschen Binnenschifffahrt“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jahrg. 1955, Nr. 24, S. 545.

2) Alfons Schmitt, „Wirtschaftliche Probleme der Binnenschifffahrt“ in: Technische und wirtschaftliche Probleme der See- und Binnenschifffahrt, Schriftenreihe des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 8, Düsseldorf 1949, S. 28.

3) Alfons Schmitt, „Verkehrsordnung durch Wettbewerb oder Zwang“, ORDO, Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft, 1950, S. 198.

4) Alfons Schmitt, „Wirtschaftliche Probleme der Binnenschifffahrt“, a. a. O., S. 28/29.

5) Franz J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1950, Heft 3, S. 184/5.

6) Franz J. Schroiff, „Stellung der Binnenschifffahrt in der deutschen Verkehrsordnung“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jahrg. 1954, Nr. 6, S. 123.

Maßgeblichen Einfluß auf die Ansiedlung neuer großer Werke im Raum Hannover—Braunschweig—Magdeburg hatte der Mittellandkanal. Dortmunds eisenschaffende Industrie verdankte ihren großen Aufschwung in erster Linie dem Dortmund-Ems-Kanal.

Die Industrialisierung der Ströme und Kanäle erfuhr nach Kuske dadurch eine wesentliche Förderung, daß seit dem 1. Weltkrieg materialintensive Industriezweige, wie die Schwerindustrie, die chemische Industrie, sowie die Getreide- und Oelmühlen immer mehr dazu übergingen, ihren Standort in die großen Binnenhäfen zu verlegen.⁷⁾ In dem Gutachten „Die deutsche Rheinschifffahrt“ wurde die starke Verlagerung der deutschen Roheisen- und Walzeisen-Ausfuhr von den deutschen Seehäfen nach den Benelux-Häfen auf die Standortsrationalisierung der Eisen- und Stahl-Industrie zurückgeführt. Der weit überwiegende Teil des Exports sei auf Werke mit Wasserstraßenanschluß gelegt worden, bei gleichzeitiger Wanderung der Industrie an die Wasserstraße.

„Nur wo starke Bindungen an Orte günstigen Arbeitsangebotes vorliegen, wie bei der Feinblechindustrie der Sauer- und Siegerländer Gegend, oder der Drahtverfeinerungsindustrie des Hammer Gebiets, ist diese Wanderung nicht zu bemerken... Diese Verschiebungen sind insofern tarifpolitisch mitbedingt, als die hohen Nahfrachten der Eisenbahn unter dem Staffeltarifsystem die Standortsrationalisierung der Eisen- und Stahlindustrie stark gefördert haben.“⁸⁾

Sieht man von der Seeschifffahrt ab, so ist die Binnenschifffahrt im Verkehr der großen Ströme von Wasserplatz zu Wasserplatz im allgemeinen das billigste Verkehrsmittel. Wenn die Binnenschifffahrt Massengüter, also praktisch vor allem Roh- und Hilfsstoffe zu Frachten befördert, die noch unter denen der Eisenbahnen liegen, dann setzt sie, wie Alfons Schmitt ausführt, das Werttarifschema der Bahn gewissermaßen fort.⁹⁾ Wer die standortauflockernde Kraft der Wertstaffel der Eisenbahnen grundsätzlich bejaht, muß zugeben, daß in den genannten Verkehrsrelationen die Binnenschifffahrt einen noch größeren dezentralisierenden Einfluß als die Eisenbahnen ausübt. Die Binnenschifffahrt leistet, um nochmals Alfons Schmitt zu zitieren, „gewissermaßen nebenher einen sehr wichtigen, viel zu wenig beachteten Beitrag zur Standortpolitik.“¹⁰⁾ Dank ihrer billigen Massengutfrachten wirkt die Binnenschifffahrt nach Alfred Weber der Konzentration der Betriebe und der Menschen in den industriellen Kerngebieten erfolgreich entgegen.¹¹⁾

Die großen Vorzüge der Binnenschifffahrt kommen gerade im Verkehr mit den Seehäfen voll zum Ausdruck.¹²⁾ Soweit die Binnenschifffahrt im Dienst der Seehäfen steht, hat sie nach Schroiff „im Rahmen ihrer allgemeinen volkswirtschaftlichen Aufgaben der Verbesserung der Standortbedingungen und der Dezentralisation der deutschen Wirtschaft die Sonderaufgabe der Beförderung von

7) Bruno Kuske, „Der Einfluß der Binnenschifffahrt auf die Gestaltung des deutschen Lebens- und Wirtschaftsraumes“, Raumforschung und Raumordnung, Jahrg. 1939, Heft 4/5, S. 186 ff.

8) „Die deutsche Binnenschifffahrt“, Gutachten der Rhein-Kommission über die Lage der Rheinschifffahrt und der in ihr beschäftigten Arbeitnehmer, Berlin, 1930, S. 126/127.

9) Alfons Schmitt, „Wirtschaftliche Probleme der Binnenschifffahrt“, a. a. O., S. 28.

10) Alfons Schmitt, „dto“, Seite 28.

11) Alfred Weber, „Ueber den Standort der Industrien“, Tübingen 1909, S. 77.

12) Paul Schulz-Kiesow, „Binnenschifffahrt und Seehäfen“, in: „Deutscher Binnenschifffahrtstag 1950“ in Lübeck, Sonderbeilage der DVZ, Deutsche Verkehrszeitung, Nr. 47/50, S. 11/12.

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 den weiten Entfernungen zwischen den Gewinnungs-, Verarbeitungs- und Gebrauchsstätten von eminenter Bedeutung ist“¹³⁾

Im Gegensatz zu der Flächenwirkung der Landverkehrsmittel haben die Wasserstraßen mehr eine Linienwirkung. Wie noch zu zeigen, sind hierdurch der Förderung der Raumordnung durch die Binnenschifffahrt Grenzen gesetzt. Für Schroiff besteht demgegenüber die Linienwirkung der Wasserstraßen gerade darin, daß sie die Rohstoffe und Kraftstoffe von den Gewinnungsstätten nach rohstoffarmen Gebieten befördern und damit die Ungunst der Roh- und Kraftstoffverarbeitung der Länder ausgleichen.¹⁴⁾

Die wirtschaftsfördernde und industriegründende Kraft der Wasserwege veranlaßte nach Schroiff die Wirtschaft, dort den Ausbau von Strömen und den Bau von Kanälen zu fördern, wo die Natur dem Verkehr geeignete Wasserstraßen versagte.¹⁵⁾ „So drängt sich von selbst die zwingende Notwendigkeit auf, dieses System der natürlichen Ströme durch den Bau von Kanälen zu einem einheitlichen Wasserstraßennetz auszugestalten.“¹⁶⁾ Schroiff verweist auf Ministerialdirektor Dr. L. Seiermann, der in einem Vortrag auf dem Deutschen Binnenschifffahrtstag 1951 in Mannheim erklärte, daß es sich beim Bau von Kanälen unter anderem darum handelt, „bestimmten Wirtschaftsgebieten ähnliche Standortbedingungen zu verschaffen, wie sie konkurrierende Gebiete auf der Grundlage vorhandener Wasserstraßen bereits besitzen“.¹⁷⁾

Nach Karl Förster ergeben sich bereits bei der Betrachtung von Gebieten mittlerer Größe, wie z. B. Deutschland, sehr günstige raumpolitische Wirkungen der Binnenschifffahrt. Seiner Schrift „Wasserstraßen und Raumplanung“ entnimmt der Verfasser die folgenden Ausführungen:

„Unter diesem Blickpunkt leisten die Binnenschifffahrtsstraßen einen erheblichen Beitrag zur Auflockerung der großen Industriegebiete, indem sie entfernt von den hauptsächlichsten Mittelpunkten der gewerblichen Produktion zahlreiche kleinere oder auch größere Betriebe an ihren Ufern entstehen lassen, auf diese Weise die Gewichte der Produktion und des Konsums verlagern und einen gegenüber früher viel größeren Raum einer intensiveren Nutzung erschließen. Das kann in der Weise geschehen, daß sich längs der Wasserstraße perlenkettenartig neue Betriebe ansiedeln oder kleinere schon bestehende sich besser entwickeln, wie z. B. am Main, dem sächsischen Teil der Elbe und dem Mittellandkanal... Es bilden sich jedoch auch neue, aber im Verhältnis zum Ausgangspunkt kleinere wirtschaftliche Mittelpunkte, oder bereits bestehende erhalten einen starken Auftrieb (z. B. Mannheim, Karlsruhe, Frankfurt/M., Heilbronn, Stuttgart, Würzburg, Magdeburg...). In jedem Fall handelt es sich um die Schaffung oder die Erschließung von Ansatzpunkten für Ausstrahlungen der großen industriellen Kerngebiete und

13) Franz J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1950, Heft 3, S. 184.

14) Franz J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, a. a. O., S. 184.

15) Franz J. Schroiff, „Stellung der Binnenschifffahrt in der deutschen Verkehrsordnung“, a. a. O., S. 123.

16) Franz J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, a. a. O., S. 182.

17) Franz J. Schroiff, „Stellung der Binnenschifffahrt in der deutschen Verkehrsordnung“, a. a. O., S. 123.

damit eine Erweiterung der industriellen Tätigkeit über eine größere Fläche in Verbindung mit einem Ausgleich der Bevölkerungsdichte.“¹⁸⁾

Auch die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft weist in ihrer Denkschrift „Die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße“ auf die Dezentralisation der Industrie längs der Wasserstraße hin.¹⁹⁾ Schließlich rühmt das IFO-Institut in seiner Denkschrift „Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße“ den günstigen Einfluß der natürlichen und künstlichen Wasserstraßen auf die Standortbildung und Standortverteilung.²⁰⁾

Zweifellos sind Landschaften, die über moderne Binnenwasserstraßen verfügen, im allgemeinen hochindustrialisiert. Förster gibt aber freimütig zu, daß es auch immer wieder Abschnitte gibt, auf die die Binnenwasserstraßen offenbar keinen Einfluß im Sinne einer Belebung der Wirtschaftstätigkeit ausgeübt haben, in denen sie also neutral waren (z. B. Strecken an der mittleren Elbe und am nördlichen Dortmund-Ems-Kanal).²¹⁾ Leider verzichtete Förster darauf, den für diese Entwicklung verantwortlichen Gründen nachzugehen.

Nutznieser der Industrialisierung der Ströme und Kanäle waren in erster Linie die Häfen mit Großstadtcharakter. Die Industrie bevorzugte bei der Verlagerung ihres Standorts bewußt solche Binnenhäfen, die zugleich große Knotenpunkte waren. Wie Otto Blum mit Recht hervorgehoben hat, üben die Knotenpunkte des Wasserstraßennetzes eine stark konzentrierende Wirkung aus.²²⁾ Die Anziehungskraft großer Binnenhäfen auf industrielle Betriebe ist stärker als diejenige der größten Eisenbahnknotenpunkte. Blum zitiert Dr. Nagel, der sich als Direktor des großen Industriehafens Neuß 1938 in der Zeitschrift für öffentliche Wirtschaft wie folgt äußerte:²³⁾

„Man gelangt zu der Erkenntnis, daß eine gute Hafenanlage zusammenballend auf die gewerbliche und besonders die industrielle Wirtschaft wirkt. Diese zusammenballende Wirkung ist eine typische Eigenschaft der Hafengewirtschaft, während beispielsweise ein Eisenbahnknotenpunkt eine solche Wirkung nicht in so starkem Ausmaße herbeiführt.“

Nach Lösch haben feste Verkehrslinien zur Folge, daß die Transportkosten am Materialort, am Verbrauchsort oder an den Knotenpunkten am niedrigsten sind.²⁴⁾ Knotenpunkte sind bevorzugte Standorte der Industrie und des Handels.²⁵⁾ Es sind von ihnen aus mehr Orte ohne Umweg zu erreichen als von anderen Stellen. Der Ersparnis an Umladekosten verdanken viele Verkehrsknotenpunkte mit ihre Industrie.²⁶⁾

18) Karl Förster, „Wasserstraßen und Raumplanung“, Schriftenreihe des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt, Jahrg. 1954, Heft 66, S. 73.

19) Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft, „Die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße“, München 1951, S. 8.

20) IFO-Institut für Wirtschaftsforschung, „Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße“, Schriftenreihe Nr. 10, München 1950, S. 11.

21) Karl Förster, „Wasserstraßen und Raumplanung“, a. a. O., S. 69.

22) Otto Blum, „Die Entwicklung des Verkehrs“, Berlin 1941, S. 232.

23) Otto Blum, „dto“, Seite 232.

24) August Lösch, „Die räumliche Ordnung der Wirtschaft“, 2. Aufl., Jena 1944, S. 14.

25) August Lösch, „dto“, S. 131.

26) August Lösch, „dto“, S. 131.

Wie Fritz Voigt mit Recht hervorhebt, sind die Wirkungen eines Verkehrsmittels brennpunktgleich am stärksten an den Kreuzungspunkten mit gleichen oder mit anderen Verkehrsmitteln, soweit sie einen Uebergang des Personen- und Güterverkehrs ermöglichen. Sie schwächen sich mit wachsender Entfernung von dem Verkehrsmittel ab . . . Ausgangspunkt der Strahlungswirkung ist aber nicht die Strecke als solche, sondern die Stationen, Häfen und sonstigen Haltepunkte.²⁷⁾

An den Wasserstraßen ist die Zahl der Knotenpunkte begrenzt. Die teuren Vorrichtungen zur Umladung von einem Transportmittel (Schiff) in das andere (Bahn) bedingen ein verhältnismäßig großes Einzugsgebiet, finden sich also nur an einigen wenigen Punkten.²⁸⁾

Es siedeln sich die industriellen Betriebe keineswegs perlenkettenartig längs den Wasserstraßen an. Als Industriestandorte kommen im allgemeinen nur Häfen und von diesen ganz überwiegend die großen Häfen in Frage.

Magdeburg wurde durch den Mittellandkanal zu einem Hauptknotenpunkt der deutschen Wasserstraßen erhoben. Während hier die Industriekonzentration durch neue Betriebe der Großindustrie ständig zunahm, blieben weite Strecken der Elbe mit ihren zahlreichen Umschlagplätzen nach wie vor wirtschaftlich völlig unerschlossen. Vom Standpunkt der Raumordnung war es nur zu bedauern, daß es an den Kreuzungspunkten von natürlichen, meist von Süd nach Nord verlaufenden Wasserstraßen mit west-östlichen künstlichen Wasserstraßen zu einer neuen Zusammenballung von Industrien und damit zur Entstehung neuer Industriezentren gekommen ist.²⁹⁾ An der Elbe haben jedenfalls Hamburg, Magdeburg und Dresden eine so starke Anziehungskraft ausgeübt, daß ganze Zwischenstrecken von der Industrialisierung des Stroms wenig oder überhaupt nicht profitierten. Bei den übrigen Häfen handelt es sich ganz überwiegend um Umschlagplätze mit geringer Bevölkerung und relativ schwacher Industrie. Sieht man von Wolfsburg (Volkswagenwerk) ab, so ist auch am Mittellandkanal noch wenig Industrie. Das Salzgitterrevier wäre auch ohne den Stichkanal zum Mittellandkanal ein Zentrum der Großeisenindustrie geworden. Hauptträger des Pendelverkehrs Erz-Kohle zwischen den Räumen Salzgitter und Dortmund ist die Bundesbahn, die in dieser Relation der Kanalschiffahrt kostengünstig überlegen ist. Lingen ist durch die Erdölgewinnung zu einem wichtigen Knotenpunkt geworden. Sonst hat aber der Dortmund-Ems-Kanal die Wirtschaft des Emslandes in der Vergangenheit kaum befruchtet. Dieses lange Zeit geradezu vergessene große Gebiet ist leider nur eine Brücke zwischen der Emsmündung und der „Steinkohlenprovinz“.

Fritz Vogt weist darauf hin, daß sich mit dem Bau des Mittellandkanals neue typische Ballungsräume im Braunschweiger Gebiet und um Magdeburg bildeten, und fährt dann fort:

„Jede neue hochwertige Wasserstraße übt einen derartigen Kristallisationseffekt aus, indem der neu entstehende dynamische Faktor latent vorhandene Chancen anspricht und mit Multiplikatorwirkung eine weitere Industrialisierung anregt.“³⁰⁾

²⁷⁾ Fritz Voigt, „Verkehr und Industrialisierung“, Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 109. Band, 2. Heft, Tübingen 1953, S. 197.

²⁸⁾ August Löschi, „Die räumliche Ordnung der Wirtschaft“, a. a. O., S. 131.

²⁹⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Ballungstendenzen der Verkehrsnetze (Gütertarifpolitik und Raumordnung, Teil II)“, Raumforschung und Raumordnung, Jahrg. 1937, Heft 4, S. 163.

³⁰⁾ Fritz Voigt, „Verkehr und Industrialisierung“, a. a. O., S. 229.

1877 entschlossen sich die deutschen Eisenbahnen zur Beseitigung der die Eisenbahnknotenpunkte begünstigenden Differenzialtarife und zur Anwendung des Prinzips der Tarifgleichheit im Raum. Hierdurch büßten die Eisenbahnknotenpunkte einen erheblichen Teil ihrer Anziehungskraft auf neue Industrien ein. Nutznießer dieser Entwicklung waren die Knotenpunkte an den Wasserstraßen. Der Verzicht der Eisenbahnen auf den Einsatz der Mengenstaffel und Straßen. Der Uebergang zur räumlichen Egalisierung der Tarife förderten die Verlagerung materialintensiver Industriezweige in die großen Binnenhäfen. Gleichzeitig erfuhren hierdurch der Bau von Kanälen einen starken Auftrieb.

Der Zug der Schwerindustrie zum Rhein begann bereits in den 80er Jahren. Bei dieser seitdem ständig zunehmenden Verlagerung des Schwerpunkts der eisenschaffenden Industrie an den Niederrhein handelte es sich um eine echte Standortrationalisierung, stellt sich doch der Erzbezug der Rheinhütten auf dem Wasserweg über Rotterdam ganz wesentlich niedriger als auf der Eisenbahn. Sollte das östliche Ruhrgebiet mit seinen reichen Schätzen an Hüttenkohle nicht verkümmern, so mußten die dort ansässigen Hochöfen-, Stahl- und Walzwerke beim Bezug von Erzen aus Schweden und anderen überseeischen Ländern mit denen am Niederrhein wenigstens in etwa praktisch gleichgestellt werden. Wie Otto Most mit Recht in seiner Schrift „Der Seehafen Emden“ hervorhob, verschlechterten sich stattdessen die Standortbedingungen der Werke des Groß-Dortmunder-Raums durch Wegfall der Differentialtarife.³¹⁾ Unter diesen Umständen entschloß sich die preußische Regierung 1887 zum Bau des Dortmund-Ems-Kanals, der nach seiner Inbetriebnahme im Jahre 1899 anstelle der Eisenbahn die Aufgabe der Standortsicherung der Zechen und Hütten des östlichen Ruhrgebiets übernahm. Der Dortmund-Ems-Kanal hat eine noch stärkere Zusammenballung am Niederrhein verhindert. Seit dem ersten Weltkrieg verschlechterte sich die Wettbewerbsfähigkeit Emdens und der Kanalschiffahrt gegenüber Rotterdam dadurch, daß die Durchschnittsgröße der Rheinkähne von 800—900 t auf 1800—2000 t gestiegen war. Die Dortmund-Ems-Kanalschiffe waren aber wegen des unveränderten Kanalprofils nach wie vor nur mit 750 t auszulasten. Der beschleunigte Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals wenigstens für den 1000 t-Kahn ist daher ein dringendes Anliegen der Raumordnung. Nur so kann dieser Kanal auch in Zukunft seinen Standort- und siedlungspolitischen Zweck erfüllen.

II.

Die Bedeutung der Frachtenbildung der Binnenschifffahrt für den industriellen Standort

Von einer tariflichen Begünstigung der Knotenpunkte durch die deutschen Eisenbahnen ist keine Rede. Die Verlagerer der kleinsten Bahnhöfe erfreuen sich der gleichen Frachten wie diejenigen der größten Knotenpunkte. Völlig anders liegen die Verhältnisse, wenn die Knotenpunkte zugleich große Binnenhäfen sind.

Die Binnenschifffahrt gewährt im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz unverhältnismäßig große Frachtvorteile. Diese Frachtvorsprünge sowie die räumliche Egalisierung der deutschen Eisenbahngütertarife, nicht aber wie immer wieder behauptet wird, die angeblich überhöhten Zu- und Ablauffrachten der Eisenbahn führten zur Industrialisierung der Ströme. Die eigentlichen Nutz-

³¹⁾ Otto Most, „Der Seehafen Emden“, Technische und volkswirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, Nr. 19, Düsseldorf 1953, S. 52.

nieser der Frachtvorteile des nassen Verkehrs waren diejenigen Binnenhäfen, welche zugleich bedeutsame Verkehrsknotenpunkte und Großstädte waren.

Wegen der unbestreitbaren Vorzüge des Eisenbahntransports muß die Binnenschifffahrt den Verladern einen Frachtanreiz bieten, der nach einer alten Faustregel etwa 15% der Kosten des geschlossenen Bahnweges ausmacht. In den meisten Fällen ist aber die Spanne zwischen den Wasserfrachten und den Bahnfrachten sehr viel größer. So gewährte die Elbeschifffahrt vor dem Kriege im Fall des Verkehrs von Wasserplatz zu Wasserplatz je nach Gut einen Frachtvorteil von 60 bis 85%. Beim gebrochenen Verkehr mit Zu- und Abfahrtsentfernungen auf der Eisenbahn und der Landstraße von bis zu 80 km stellte sich im Elberaum die Anreizspanne auf 25% und mehr. Dagegen begnügten sich die in den kritischen Hinterlandzonen der Binnenhäfen ansässigen Verladern mit einem Frachtvorteil, der bei Massengütern 5% und bei mittleren und hochwertigen Gütern im Durchschnitt 10% betrug. Daß es sich hier um keine bloßen Behauptungen handelt, hat der Verfasser in seinem Aufsatz „Die Reform der Frachtenbildung der Binnenschifffahrt“ an verschiedenen Beispielen nachgewiesen.³²⁾ Ähnlich lagen und liegen die Verhältnisse am Rhein, Main und Neckar.

Auch heute gewährt die Rheinschifffahrt selbst im Fall der Beförderung von Kohlen ihren in den Binnenhäfen ansässigen Kunden einen sehr großen Frachtanreiz. Dies soll an wenigen Beispielen nachgewiesen werden. Als Unterlage dienten dem Verfasser die Oberrheinzuschläge frei Schiff. Diese enthalten die Vorkosten bis Duisburg-Ruhrort und die Schiffsfracht ab Ruhrort. In den Wasserfrachten sind die Kleinwasserzuschläge bis zu einem Kauber Pegel von 0,81 m eingeschlossen. Hiernach ergibt sich beim Kohlenbezug als Frachtvorteil des Wasserweges gegenüber dem direkten Bahnweg ab Bochum-Riemke nach AT 6 B 1 für Verbraucher in:

Mannheim	rd. 40%
Heilbronn	rd. 39%
Frankfurt/Main	rd. 34%
Würzburg	rd. 33%

Aus Gründen der Objektivität muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß die Oberrheinzuschläge frei Schiff nicht die auf dem Main und dem Neckar erhobenen Kanalabgaben einschließen. Letztere sind aber ungewöhnlich niedrig. Sie betragen für Kohle auf dem Main bis Würzburg nur 17 Pf. je t. Der Oberrheinzuschlag frei Schiff Würzburg beträgt DM 15,33 je t. Erhöht man diesen um 17 Pf., so sinkt der Frachtanreiz der Kohlenverbraucher in Würzburg von 33,1% auf 32,3%.

Umfangreiche Kohlentransporte erfolgen indessen nicht via Duisburg-Ruhrort, sondern ab nasser Ruhrzeche. In diesem Fall ergibt sich bei vollschiffigem Wasser auf dem Rhein beim Kohlenbezug von nassen Zechen des Bochumer Raumes mit Hafenanluß am Rhein-Herne-Kanal in Wanne-West — z. B. „Hannibal“ und „Constantin der Große“ — als Frachtvorteil des Wasserweges

³²⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Die Reform der Frachtenbildung der Binnenschifffahrt“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1950, Heft 4, S. 299 ff.; Emil Lando, „Das tarifarische Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt und der Einfluß der Eisenbahngütertarifpolitik auf die Frachtenbildung in der Binnenschifffahrt, nachgewiesen am Beispiel der Elbeschifffahrt“, Hamburg, Dissertation 1947.

gegenüber dem geschlossenen Bahnweg ab Bochum-Riemke nach AT 6 B 1 für Empfänger in:

Mannheim	rd. 52%
Heilbronn	rd. 50%
Frankfurt/Main	rd. 48%

Vor dem Kriege war der Frachtanreiz, den die Rheinschifffahrt beim Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz gewährte, wesentlich größer als heute. Dies geht schon daraus hervor, daß die Wasserfracht Ruhrort-Mannheim für Kohle von RM 2,40 je t in den Jahren 1937 und 1938 auf DM 7,50 je t 1956 gestiegen ist. Der Frachtindex (1938 = 100) beträgt somit 312. Dagegen begnügt sich die Bundesbahn beim AT 6 B 1 auf der Strecke Bochum/Riemke-Mannheim mit einem Tarifindex (1938 = 100) von 226. Was die Rheinschifffahrt anbelangt, liegt für die Vorkriegszeit die Kohlenkontorfracht zugrunde. Die Tagesfracht Ruhrort-Mannheim für Kohlen stellte sich 1937 auf nur RM 2,03 je t. Die Vorkriegsfrachten deckten nicht einmal die Grenzkosten der Rheinschifffahrt. Setzt man das 1913 erzielte Frachtniveau mit 100 an, so ergaben sich 1938 als Frachtindex für die Rheinschifffahrt 101,9 und für die Reichsbahn 150. Für diese Diskrepanz zwischen den Beförderungspreisen der Rheinschifffahrt und der Reichsbahn war ausschließlich die freie Frachtenbildung in der Rheinschifffahrt verantwortlich.

Die Anfang der 30er Jahre völlig heruntergewirtschafteten, und bis zum Kriegsausbruch nur um ein Geringes angehobenen Frachten sicherten der Rheinschifffahrt während der Wirtschaftskrise eine wesentlich bessere Beschäftigung als sie die Reichsbahn zu verzeichnen hatte. Das Einzugsgebiet der Häfen am Oberrhein, Main und Neckar weitete sich beträchtlich aus. Es erfreute sich auch der gebrochene Verkehr günstiger Frachtvorteile, doch lagen diese naturgemäß wesentlich unter denen des nassen Verkehrs.

Die im Vergleich zur Vorkriegszeit hohen, aber nichtsdestoweniger immer noch nicht die vollen Kosten der deutschen Rheinschifffahrt deckenden Festfrachten hatten eine empfindliche Schrumpfung des Frachtanreizes beim gebrochenen Verkehr zur Folge. Ueber ihre heutige Höhe unterrichten die folgenden Beispiele. Als Grundlage dienten die Oberrheinzuschläge frei Waggon. Diese enthalten nicht nur die Umschlagskosten, sondern auch die Handelsnebenkosten. Einen Teil dieser Aufwendungen des Handels haben auch die Benutzer des direkten Bahnweges zu tragen. Aus diesem Grunde sind die Frachtanreize, die die Binnenschifffahrt dem gebrochenen Verkehr gewährt, um einiges größer als die vom Verfasser errechneten Frachtvorteile. Dies um so mehr, als auch die nassen Ruhrzechen an der süddeutschen Kohlenversorgung über den gebrochenen Verkehr beteiligt sind.

Industrielle Betriebe in Schwäbisch-Hall-Hessental, welcher Bahnhof 62 km von Heilbronn entfernt ist, erfreuen sich heute im Fall der Benutzung des gebrochenen Verkehrs bei Kohlen eines Frachtvorteils von rd. 9% gegenüber dem direkten Bahnweg. Die Binnenschifffahrt gewährt in Steinbach ansässigen Kohlenverbrauchern beim Versand über Würzburg (Bahnablauf 57 km) einen Frachtanreiz von 4%. Für Nürnbergs Industrie stellt sich der Ruhrkohlenbezug auf dem geschlossenen Bahnweg um ein Geringes billiger als beim gebrochenen Verkehr über Würzburg. Bamberg ist 100 km von Würzburg entfernt. Geht man vom Oberrheinzuschlag aus, so hat Bambergs Industrie beim Kohlenbezug ab Bochum-Riemke via Würzburg 84 Pf. je t = 3,3% mehr als im Fall der Benutzung des

direkten Bahnweges zu zahlen. Obwohl die tatsächlichen Frachtvorteile des gebrochenen Verkehrs aus den genannten Gründen höher als vom Verfasser errechnet sind, so sichert doch in vielen Fällen selbst der Frachtausgleich, dem sich die Rheinschiffahrt unterworfen hat, den Häfen am Oberrhein, Main und Neckar bei Kohlen kaum ein über die 100-km-Grenze hinausgehendes Hinterland.

Die nachstehenden Ausführungen sprechen zugunsten der Auffassung des Verfassers, daß von der Kanalisierung des Mains bis Bamberg keine ins Gewicht fallende Linderung der Bezugsferne der wichtigsten Industriestandorte Oberfrankens zu erwarten ist. Heute vermag sich der gebrochene Verkehr über Würzburg nur mit Hilfe des Frachtausgleichs in die Kohlenversorgung Bambergs einzuschalten. Nach Kanalisierung der Mainstrecke Würzburg—Bamberg dürfte sich Bambergs Industrie beim Kohlenbezug auf dem Wasserweg eines Frachtvorteils von DM 8,— je t erfreuen. Voraussetzung ist allerdings, daß an der jetzigen abnorm niedrigen Schiffsabgabe für Kohlen von 0,068 Pf je tkm festgehalten wird. Beim gebrochenen Verkehr ging der Verfasser von einem künftigen Oberrheinzuschlag frei Waggon Bamberg von DM 19,55 je t aus. Für Würzburg gilt der Satz von DM 17,64 je t. Frachtvergleiche ergeben bereits bei einer Entfernung von 60 km ab Bamberg eine Frachtparität zwischen dem gebrochenen Verkehr und dem geschlossenen Bahnweg. Bei darüber hinausgehenden Entfernungen ist der gebrochene Verkehr via Bamberg nur mit Hilfe von Zuschüssen aus der Frachtausgleichskasse gegenüber den Frachtsätzen des AT 6 B 1 wettbewerbsfähig. Nur in diesem Fall könnten die bis zu 100 km von Bamberg entfernten Verbraucher mit einer Verbilligung ihres Kohlenbezugs um höchstens DM 1,— je t rechnen. Außerhalb der 100-km-Grenze, und hier befinden sich die traditionellen Industriestandorte Oberfrankens, bleibt der industriereichste bayerische Regierungsbezirk beim Ruhrkohlenbezug unter allen Umständen auf den direkten Bahnweg angewiesen.

Bei hochwertigen Massengütern gewährt die Binnenschiffahrt dem gebrochenen Verkehr einen wesentlich höheren Anreiz. Dementsprechend ist das Einzugsgebiet hier größer als bei Kohle. Stets aber bleiben die Frachtvorteile des gebrochenen Verkehrs weit hinter denen des nassen Verkehrs zurück.

Die Begünstigung des Verkehrs von Wasserplatz zu Wasserplatz wird von den Vertretern der Binnenschiffahrt keineswegs bestritten³³⁾. Die Binnenschiffahrt hat die großen Frachtvorsprünge des nassen Verkehrs bewußt zugelassen. In einem Aufsatz „Die Kanalschiffahrt und der Finanzminister“ wird darauf hingewiesen, daß der Wasserbezieher dank des großen Frachtanreizes im vollen Genuß der Vorteile bleibt, die ihn veranlaßten, sich im Einzugsgebiet der Wasserstraße anzusiedeln³⁴⁾.

Das im nassen Verkehr bestehende Tarifgefälle zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn ist nicht Ausdruck unterschiedlicher Kosten der beiden Verkehrsträger. Pirath hat in seinem Gutachten über die Rhein—Neckar—Donau—Bodensee-Verbindung festgestellt, daß die Selbstkosten des geschlossenen Massengüterzuges (Eingruppen-Durchgangs-Güterzug) je Tonne im Parallelverkehr zur natürlichen Wasserstraße (Rhein) etwas niedriger liegen als die Streckenkosten der Wasser-

³³⁾ Franz J. Schreiff, „Die Stellung der Binnenschiffahrt in der deutschen Verkehrsordnung“, a. a. O., S. 126.

³⁴⁾ „Die Kanalschiffahrt und der Finanzminister“, DVZ, Deutsche Verkehrszeitung vom 24. Oktober 1952, Nr. 36.

straße. Im Parallelverkehr mit dem Neckar-Kanal bleiben sie sogar weit unter den Selbstkosten des Transports auf dem Neckar-Kanal³⁵⁾. Der Verfasser kam in seinem 1951 erstatteten nicht veröffentlichten Gutachten „Der Moselausbau“ zu dem gleichen Ergebnis. Die Vertreter der Binnenschiffahrt sind anderer Meinung. Auch sie werden aber zum mindesten zugeben müssen, daß der im nassen Verkehr der Binnenschiffahrt gegenüber dem Parallelverkehr des Schienenweges gewährte Frachtvorteil ganz beträchtlich über das Kostengefälle zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt hinausgeht. Sicherlich wäre die Bundesbahn schon wegen ihres hohen Defizits im Personenverkehr auch im Fall der Freigabe des Prinzips der Tarifgleichheit im Raum und der Anwendung einer ausgeprägten Mengenstaffel kaum in der Lage, in den nassen Verkehr der Rhein-schiffahrt einzubrechen. Die Folge wäre aber eine ganz beträchtliche Verminderung des Frachtvorteils der Binnenschiffahrt im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz und eine empfindliche Schrumpfung ihres gebrochenen Verkehrs. Von einer Verfälschung des industriellen Standorts durch die Binnenschiffahrt kann deshalb nicht gesprochen werden, weil ihre Beförderungsentgelte kostenorientiert sind. Die Binnenschiffahrtsfrachten verhalten sich gegenüber dem industriellen Standort im allgemeinen neutral. Gelegentlich haben allerdings Wettbewerbsmaßnahmen der Rheinschiffahrt gegenüber den Eisenbahnen die Standortbedingungen von Industrievierteln beeinflusst. Solche unbeabsichtigten Nebenwirkungen der Frachtenpolitik der Binnenschiffahrt auf den industriellen Standort sollen nur an einem Beispiel nachgewiesen werden.

Das Elsaß bezog von jeher seinen gesamten Bedarf an Steinkohle und Braunkohlenbriketts deutscher Herkunft über den Rhein. Im Vergleich zum Bergverkehr war Straßburgs Talverkehr trotz der zunehmenden Kaliverschiffungen relativ gering. Unter diesen Umständen war das Interesse der Oberrheinschiffahrt an Minette-Transporten nach dem ersten Weltkrieg sehr groß³⁶⁾. Um dem geschlossenen Bahnweg den größeren Teil dieser Transporte zu entreißen, stellten die Reedereien für den Minette-Versand von Straßburg nach Ruhrort nur die zusätzlichen Kosten als Fracht in Rechnung, d. h. im wesentlichen nur die Aufwendungen des Zeitaufenthalts beim Laden und Löschen und den Mehrbetrag für das Schleppen des beladenen Kahns. Dafür wurden die Kosten der Leerrückfahrt in die Bergfracht für Ruhrkohle eingerechnet³⁷⁾. Die Folge war eine ungewöhnlich große Spanne zwischen den beiden Frachtsätzen. So machte in den letzten Vorkriegsjahren die Minette-Fracht Straßburg—Ruhrort mit RM 1,— je t nur 36,2% der Fracht für Kohle von Ruhrort nach Straßburg (RM 3,62 je t) aus. Da die lothringischen Erzgruben 200 bis 220 km von Straßburg entfernt liegen, ihr Streckenanteil am direkten Schienenweg Lothringen—Ruhrgebiet aber nur 30 bis 70 km beträgt, unterstützten die französischen Eisenbahnen den gebrochenen Minette-Verkehr über Straßburg durch Erstellung günstiger Zulaufstarife nach dem nationalen Rheinhafen. Die Straßburger Hafenverwaltung berechnete für den Minette-Umschlag vom Waggon in die Rheinkähne nur 20 Pf je t. Auf diese Weise gelang es den Franzosen, die lothringische Minette seit dem ersten Weltkrieg in steigendem Maße auf den Rhein zu ziehen. Hauptnutznieser war die französische Flagge, doch hatte auch

³⁵⁾ Carl Pirath, „Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Ausbaus und Neubaus der Wasserstraße Rhein-Neckar-Donau-Bodensee“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1951, S. 73 ff.

³⁶⁾ Vor dem 1. Weltkrieg kam ein Minette-Versand über den Rhein nicht in Frage.

³⁷⁾ Auch heute sind, was den Binnenverkehr anbelangt, die Bergfrachten der Rheinschiffahrt zu hoch angesetzt, weil mit 100% Leerraum für die Talfracht gerechnet wird.

die deutsche Schifffahrt einen beachtlichen Anteil an diesen Transporten. 1926 entfielen von Lothringens Erzversand nach dem Ruhrgebiet 73,2 % auf den gebrochenen Verkehr über Straßburg. Um aus diesen Transporten nicht restlos verdrängt zu werden, entschloß sich die Reichsbahn zu tarifarischen Gegenmaßnahmen. Trotzdem mußte sie sich mit der kleineren Hälfte der Gesamttransporte begnügen. Die deutsche Schwerindustrie zog aus dem Wettbewerbskampf zwischen der Rheinschifffahrt und der Reichsbahn beim Minette-Bezug zweifellos Nutzen. Da — besonders wegen der Restriktion der Minette-Ausfuhr durch die französische Regierung — die Versorgung der Ruhreisenindustrie mit lothringischer Minette von 2,8 Mill. t 1928 auf 0,7 Mill. t 1937 zurückging, waren allerdings die Auswirkungen der Minette-Frachten auf die Standortsbedingungen der Großeisenindustrie an der Ruhr in den letzten Vorkriegsjahren sehr gering. In Frankreich wurde der Reichsbahn vorgeworfen, sie habe zwischen den beiden Kriegen Lothringens Großeisenindustrie des Vorteils ihres Standorts auf dem Erz dadurch beraubt, daß sie ihre Beförderungspreise für Minette nach der Ruhr künstlich niedrig, die Frachten für Ruhrkohle dagegen künstlich hoch ansetzte. In Wirklichkeit bezweckte die Reichsbahn mit ihren beträchtlichen Frachtermäßigungen für Minette nicht die Unterstützung der Ruhreisenindustrie, sondern suchte sich mit ihrer Hilfe des starken Wettbewerbs der Rheinschifffahrt zu erwehren. Nur so erklärt es sich, daß 1938 die tkm-Erlöse der deutschen Eisenbahnen bei der Beförderung von lothringischer Minette nach Oberhausen 46,2 % niedriger als 1913 waren. In der gleichen Periode erhöhten sich auf der deutschen Strecke die Bezugskosten der lothringischen Großeisenindustrie für Ruhrkohle um 6,6 %.

Die Binnenschifffahrt fühlt sich außerstande, ihre Frachtenbildung in den Dienst der Raumordnung zu stellen. Dagegen sind die Eisenbahntarife, standortpolitisch gesehen, keineswegs neutral. Solange die Bundesbahn es ablehnt, den Verkehr zwischen den Knotenpunkten tariflich zu begünstigen, bevorzugt die brenn- und rohstoffabhängige Industrie als Standort die großen Binnenhäfen. Letztere verdanken somit den größeren Teil ihrer Industrie dem gemeinwirtschaftlichen Eisenbahntarif. Großstädte, die nur Eisenbahnknotenpunkte sind, befinden sich gegenüber Großstädten, die zugleich Binnenhäfen sind, in argem Nachteil. Sie können ihre Anziehungskraft auf materialintensive Industrien nur dann vergrößern, wenn sie durch Kanäle den Charakter von nassen Knotenpunkten erlangen. So allein erklärt sich das Drängen Nürnbergs nach dem Ausbau des Rhein—Main—Donau-Kanals und der Wunsch Kassels nach Kanalisierung der oberen Weser.

Die Tatsache, daß nasse Empfangsorte einen gewissen Frachtvorsprung vor trockenen Empfangsorten haben, wird nach Pirath zur Folge haben, daß sich entlang der Kanäle eine Massierung von Großbetrieben entwickelt, die für eine Dezentralisation der Wirtschaft wenig günstig ist. Pirath fährt dann fort:

„Eine einseitige Erschließung der Landschaft wird zu erwarten sein, und die Fernwirkung einer Wasserstraße auf die weitere Umgebung wird nur in geringem Grade vorhanden sein und um so weniger aufkommen, als durch die Verlagerung von Massentransporten von der Eisenbahn auf die Wasserstraße die Unterverteilungskosten für die Eisenbahn erhöht werden. Standortpolitische Auswirkungen des Ausbaus von Kanälen können daher nur zum kleinen Teil positiv beurteilt werden.“³⁸⁾

³⁸⁾ Carl Pirath, „Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Ausbaus und Neubaus der Wasserstraße Rhein-Neckar-Donau-Bodensee“, a. a. O., S. 73 ff.

Handelt es sich um direkte Verschiffungen zwischen Verloader und Empfänger auf leistungsfähigen Wasserstraßen, so ist die Binnenschifffahrt dem Wettbewerb der Eisenbahn durchweg völlig entrückt. Wesentlich anders liegen die Verhältnisse, wenn nicht Platzgüter, sondern Umschlagsgüter auf der Wasserstraße zur Beförderung gelangen, das heißt, wenn gebrochener Verkehr vorliegt. Bei diesem sind zwei Fälle möglich, und zwar der gebrochene Verkehr mit einmaliger und derjenige mit zweimaliger Umladung von der Bahn bzw. der Straße auf das Schiff und umgekehrt vom Schiff auf die Bahn bzw. die Straße.

Nach Twiehaus macht der gebrochene Verkehr heute etwa ein Drittel des Gesamtverkehrs auf den Wasserstraßen aus³⁹⁾. Nach der Güterbewegungsstatistik entfielen 1953 und 1954 sogar nur 31,7 bzw. 29,1 % der gesamten Beförderungsleistungen der Binnenschifffahrt auf den gebrochenen Verkehr. Der statistisch erfaßte Umschlagsverkehr der deutschen Binnenhäfen verteilt sich zu zwei Dritteln auf die Bundesbahn und zu einem Drittel auf den Kraftwagen. Twiehaus wird der Bedeutung des gebrochenen Verkehrs für die Binnenschifffahrt nicht ganz gerecht. Ein nicht unbeträchtlicher Teil des Eisenbahn- und Kraftwagen-Umschlags der Binnenhäfen erfolgt unter Zwischenschaltung von Speichern und Lagerplätzen. Die zunächst auf Lager gehenden Mengen werden aber von der offiziellen Statistik nicht berücksichtigt. Wenn auch der Güterverkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz durch die geschilderten Standortsverlagerungen der Industrie zu den Verkehrsknotenpunktcharakter ausweisenden Binnenhäfen, welche zugleich Großstädte sind, seit vielen Jahren ständig zunimmt, so beträgt doch der tatsächliche Anteil des gebrochenen Verkehrs heute mindestens 40 % der Gesamttransporte der Binnenschifffahrt auf den deutschen Wasserstraßen. Knapp die Hälfte des Verkehrs der Wasserstraßen beginnt und endet somit nicht in den Binnenhäfen, sondern rollt entweder aus dem Hinterland zum Verladehafen heran, oder wird vom Empfangshafen in den benachbarten oder entfernteren Wirtschaftsraum weitergeleitet. Die Binnenschifffahrt ist ohne den einseitig oder doppelseitig gebrochenen Verkehr nicht lebensfähig.

Die Größe des Einflusses eines jeden Binnenhafens ist abhängig von dem Verhältnis der direkten Eisenbahnfracht zu der Schiffsfracht plus Eisenbahnvorfracht oder Nachfracht zuzüglich der Umschlags- und Nebenkosten im Umschlagshafen und einer Anreizspanne zugunsten des Benutzers der Wasserstraße von 5 bis 10 % der Kosten des Bahnweges. Die Grenze, die bei Gleichheit der so berechneten Frachtpreise besteht, ist die theoretische Grenze des Einflusses der einzelnen Binnenhäfen. Natürlich liegen die Verhältnisse bei jedem einzelnen Gut verschieden. Wie das Hinterland der Seehäfen, so ist auch das Einzugsgebiet der Binnenhäfen kein fester Begriff.

Das Schwergewicht des Hinterlandverkehrs der deutschen Binnenhäfen lag und liegt bei den Entfernungen von bis zu etwa 80 km. Bei den in diesem Teil des Einzugsgebiets der Häfen anfallenden Transportkosten handelt es sich in der Regel um unbestrittenen Verkehr der Binnenschifffahrt. Von einem wirklichen Wettbewerb zwischen der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn ist allein in den Randgebieten des Hinterlands der Binnenhäfen die Rede. Auf diesen Teil des gebrochenen Verkehrs entfielen aber 1936 nur etwa 15 % der Gesamttransporte der Binnenschifffahrt und 5 % des gesamten Güteraufkommens der Reichsbahn. Ähnlich liegen die Verhältnisse heute. Bei diesen Prozentsätzen handelt es sich

³⁹⁾ Heinrich Twiehaus, „Aufgaben und nationale Probleme der deutschen Binnenschifffahrt“, a. a. O., S. 554.

nicht um grobe Schätzungen, sondern um das Ergebnis zahlreicher Frachtvergleiche in den kritischen Randzonen des Hinterlandes großer Binnenhäfen. Der Verfasser steht mit seiner Auffassung auch keineswegs allein. So macht nach Generaldirektor Rüdiger Schmidt das zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt umstrittene Verkehrsgut nur etwa 5% des gesamten Verkehrsaufkommens der Bundesbahn aus⁴⁰⁾.

Während die Verlader, welche ihren Standort im bestrittenen Hinterland der Binnenhäfen haben, sich bei Kohlen und anderen Massengütern mit einem Anreiz von 5% begnügen, erfreuen sich die frachtgünstig zu den Binnenhäfen gelegenen Benutzer des gebrochenen Verkehrs bei Kohlen heute eines Frachtvorteils von bis zu 20%. Es drängt sich daher der Gedanke auf, daß die standortbildende Kraft nicht auf den Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz beschränkt ist, sondern sich darüber hinaus auf den gebrochenen Verkehr mit kurzstreckigem An- und Zulauf auf der Schiene bzw. der Straße erstreckt. Die Binnenschifffahrt gewährt den Versendern und Empfängern von Gütern in bis 40 km vom nächsten Hafen entfernten Orten gegenüber den Frachtsätzen des geschlossenen Bahnweges einen Frachtvorteil, der erheblich größer ist als die Anreizspanne, auf welche die Benutzer des Wassertransports wirklich Anspruch haben. Damit ist bewiesen, daß die im engeren Einzugsgebiet ansässige Fertigwarenindustrie, was den Bezug von Kohlen, Rohstoffen und manchen Vorprodukten anbelangt, durch die Binnenschifffahrt eine stärkere Förderung als durch die Eisenbahn erfährt. Leider wird aber, was man nicht übersehen sollte, dieser Dezentralisierungseffekt der Binnenschifffahrt durch das starke Tarifgefälle zwischen dem nassen und dem gebrochenen Verkehr zum Teil wieder zunichte gemacht. Das gilt allerdings nicht von der lokalisierten Urproduktion. Sie wird auch durch den gebrochenen Verkehr gefördert. Man denke nur an den Abbau der Gipsvorkommen im Maingebiet, die Buntsandsteinbrüche des Spessarts und die Salzgewinnung im Heilbronner Becken⁴¹⁾. Dabei wäre freilich zu prüfen, ob nicht kostenechte Ausnahmetarife der Bundesbahn die gleiche Wirkung gehabt hätten. Die Zunahme der Steinsalzverschiffungen ab Heilbronn ist mit darauf zurückzuführen, daß bei der Ermittlung der Kohlenfrachten ab Ruhrort etc. von einer hundertprozentigen Leerfracht der Kähne im Talverkehr ausgegangen wird. Die Rheinschifffahrt kann im Binnenverkehr den Kohlenfrachten ihre gesamten fixen Kosten anlasten, weil der AT 6 B 1 der wichtigste Träger des sozialen Verkehrslastenausgleichs der Bundesbahn ist und seine Frachten daher überhöht sind. Die Konkurrenzierung bestehender Kanäle durch besondere Ausnahmetarife der Bundesbahn lehnt der Verfasser grundsätzlich ab. Umgekehrt darf aber auch nicht das Kräfteverhältnis zwischen den beiden Verkehrsträgern durch die Kanalabgaben verschoben werden.

Von einer Befruchtung der viel Kohlen, Rohstoffe und Vorprodukte verbrauchenden Fertigwarenindustrie durch den gebrochenen Verkehr kann im allgemeinen nicht gesprochen werden. Die zum unbestrittenen Hinterland der Binnenhäfen zählenden Orte unterliegen vielmehr, was ihre Fertigwarenindustrie anbelangt, der Sogwirkung der an den natürlichen und künstlichen Wasserstraßen gelegenen Groß- und Mittelstädte. So erwartet der Verfasser in Übereinstimmung mit Georg Schumann von der Fortsetzung des Neckar-Kanals bis Plochingen und

40) Rüdiger Schmidt, „Die Binnenschifffahrt — ein Lebensbedürfnis der deutschen Wirtschaft“, Vortrag auf der Jahresversammlung des Zentralvereins für Deutsche Binnenschifffahrt am 27. Oktober 1952 in Köln, S. 28.

41) Karl Förster, „Wasserstraßen und Raumplanung“, a. a. O., S. 80.

darüber hinaus keine Linderung, sondern eher eine weitere Verschärfung des wirtschaftlichen Notstandes der Gegenden des Neckartals und seiner Nebenflüsse Fils und Rems⁴²⁾. Dasselbe gilt von den etwas unterhalb von Heilbronn in den Neckar mündenden Flüssen Kocher und Jagst. Die Fernwirkung der Wasserstraßen auf die weitere Umgebung ist, was die verarbeitende Industrie anbelangt, überwiegend negativ.

Nach Helfrich kreuzen sich in der Binnenschifffahrt entballende Fernwirkungen mit einer zentralisierenden Tendenz in der Fläche. „Ihr sollen bekanntlich die Umschlagtarife der Bundesbahn begegnen.“⁴³⁾ Die Verbilligung des „nassen“ Knotenpunktverkehrs, welche außerhalb des Ruhrreviers zu neuen Ballungszentren führte, soll mit Hilfe von Umschlagstarifen der Eisenbahn auch dem gebrochenen Verkehr der Binnenschifffahrt zugute kommen. Die Umschlagtarife sind nach Meinung des Zentralausschusses der Deutschen Binnenschifffahrt eine unvermeidliche Ausgleichsmaßnahme⁴⁴⁾. Die Binnenschifffahrt verweist dabei auf die inzwischen längst widerlegte Begründung des Staffeltarifs durch führende Vertreter der Reichsbahn, nach welcher die aus volkswirtschaftlichen, insbesondere aus standortpolitischen Gründen notwendige Verbilligung der Weittransporte durch eine Verteuerung der Nahfrachten erkaufte werden mußte⁴⁵⁾. Die gleichen Gründe, welche die deutschen Eisenbahnen zur vertikalen Staffelform ihrer Streckenfrachten veranlaßten, sprechen aber nach Schroiff zugunsten der Einführung von Binnenumschlagtarifen. In seinem Aufsatz „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“ führt Schroiff hierzu aus:

„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 . . . Wenn die Bahn daher ihrer eigenen Begründung für die Entfernungsstaffelung folgt, muß sie, wenn sie volkswirtschaftlich denkt, im Zu- und Ablaufverkehr Ermäßigungen gewähren.“⁴⁶⁾

Diese eigenartige Begründung der Umschlagtarife hält einer wissenschaftlichen Kritik nicht stand. Es kann der Bundesbahn nicht zugemutet werden, durch Binnenumschlagtarife, die noch weniger als die Nahfrachten des Regeltarifs ihre Selbstkosten decken, die Beeinträchtigung der Raumordnung durch die Binnenschifffahrt, wenn auch nur zu einem geringen Teil, wieder gutzumachen.

Schroiff forderte 1950 mit Nachdruck die Beibehaltung der räumlichen Egalisierung der Eisenbahngütertarife. Die Bahn muß seiner Meinung nach den volkswirtschaftlichen Grundsatz verfolgen, mit den Mehreinnahmen von verkehrsgünstigen, die Mindereinnahmen von verkehrsunünstigen Bedingungen zu

42) Georg Schumann, „Der Wasserstraßenbau in seiner Auswirkung auf die Verkehrs- und Volkswirtschaft“, Bad Hiersfeld 1956, S. 23/24.

43) P. Helfrich, „Staatliche oder private Ausgleichskassen (Subventionen) als Ersatz für den Kostenausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen?“ in „Raum und Verkehr I“, Bremen-Horn 1956, S. 85.

44) Zentralausschuß der deutschen Binnenschifffahrt, „Die Binnenschifffahrt zur Neuordnung des deutschen Verkehrs“, Beuel, 1954, S. 35.

45) „Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart“, Verhandlungen der Friedrich List-Gesellschaft, Berlin 1927, S. 16.

46) Franz J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, a. a. O., S. 198.

decken, um auf diese Weise den Wirtschaftsschwachen eine volkswirtschaftlich außerordentlich wichtige Entlastung zu bieten.

Schroiff fuhr dann fort:

„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 nachzugehen. Hinzu kommt, daß in Deutschland die Wasserstraßenverkehre zum Teil internationalen Charakter haben.“⁴⁷⁾

Hieraus hat Pirath den Schluß gezogen, daß die Binnenschifffahrt wegen ihrer Nichtbeteiligung am sozialen Verkehrslastenausgleich mit einer Ausgleichsabgabe von 8% ihrer Einnahmen aus dem Güterfernverkehr belegt werden sollte. Im einzelnen bemerkte Pirath hierzu:

„Soweit die Wasserstraßen auf einen anschließenden Zu- und Ablauf auf Schiene oder Straße angewiesen sind, stellen sie mit den Landverkehrsmitteln eine technische und verkehrswirtschaftliche Einheit dar. Es ist daher gerechtfertigt, daß in diesem einzigen Fall die Ausgleichsbeträge zur Deckung der mit der kostspieligen Unterverteilung verbundenen Unterbilanz auf Schiene und Straße an die beiden mitarbeitenden Verkehrsmittel abgegeben werden, soweit die Transporte auf dem Landweg über 20 km hinausgehen.“⁴⁸⁾

Nach Meinung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium ist die Belastung der Binnenschifffahrt mit einer Ausgleichsabgabe kaum einführbar. Es sollten jedoch die Kanalabgaben so bemessen werden, daß daraus die Kosten für die Unterhaltung, soweit sie der Binnenschifffahrt anzulasten sind, voll bestritten werden können. „Die im gebrochenen Verkehr zur Zeit bestehenden Sondertarife der Eisenbahn (Zu- und Ablauftarife) müssen einer Überprüfung unterzogen werden mit dem Ziel einer Anhebung, soweit sie Unterkostentarife sind. Des weiteren wäre zu überlegen, ob nicht eine Beschränkung dieser Tarife auf diejenigen Häfen anzustreben wäre, für die sie bei der Einführung der vertikalen Staffel gewährt worden sind.“⁴⁹⁾ Ein Mitglied hat sich allerdings nicht in der Lage gesehen, diesen Ausführungen zuzustimmen.

Die Binnenschifffahrt ist in sehr viel größerem Maße als allgemein angenommen wird, in der Lage, ihre Beförderungspreise unabhängig vom Tarifgebaren der Eisenbahn nach ihren eigenen Erfordernissen festzusetzen. Die Maßfunktion des Eisenbahngütertarifs ist auf den bestrittenen Hinterlandverkehr der Binnenhäfen beschränkt. So lange die Binnenschifffahrt dem gebrochenen Verkehr mit kurzstreckigem Zu- und Ablauf auf der Schiene und der Straße einen Frachtanreiz von 20% und mehr gewährt, kann der Bundesbahn nicht zugemutet werden, die Entfernungen bis zu 50 km durch ihre Binnenumschlagstarife zu begünstigen. Das gilt auch vom AT 6 U 1 für Kohlen. Es liegen zwar die Frachtsätze des AT 6 U 1 nicht mehr auch in den Anfangsentfernungen unter denen des AT 6 B 1. Der AT 6 U 1 gewährt aber in den ganz nahen Entfernungen gegen-

⁴⁷⁾ Franz J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, a. a. O., S. 199.

⁴⁸⁾ Carl Pirath, „Das Ausgleichsprinzip im Verkehrswesen“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jahrg. 1953, Nr. 2, S. 31.

⁴⁹⁾ Vorschläge für eine Reform des „Deutschen Eisenbahngütertarifs“, Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim BVM, Heft 1, Bielefeld 1953, S. 21/22.

über der Regelklasse FK Ermäßigungen. Seine Vergünstigungen erreichen bei den Entfernungen 190–220 km mit 30% gegen FK und 21% gegen AT 6 B 1 ihren Höchststand. Da unverständlicherweise jeder neue süddeutsche Kanalhafen in den AT 6 U 1 aufgenommen wurde, begann der AT 6 U 1 die Beteiligung des direkten Schienenweges an der süddeutschen Kohlenversorgung bedenklich einzuzengen. Hieraus ergab sich nach dem Kriege die Notwendigkeit, den Geltungsbereich des AT 6 U 1 von 400 auf 300 km zu verkürzen und die Ermäßigungen ab 230 km erheblich zu senken. Trotz der Leistungsfähigkeit des Rheins hat nach Meinung des Verfassers kein Hafen am Oberrhein Anspruch auf ein Einzugsgebiet von über 200 km Tiefe. Die Beschwerden der Rheinschifffahrt über die wiederholten Abänderungen des AT 6 U 1 sind unbegründet.⁵⁰⁾

III.

Die überwiegend dezentralisierenden Wirkungen der Binnenwasserstraßen im Fall des Übergangs der Binnenschifffahrt zur örtlichen Differenzierung ihrer Beförderungsentgelte

Um zu verhindern, daß die von ihr durchgeführte Anhebung des Frachtenniveaus eine Schrumpfung des gebrochenen Verkehrs mit langem Zu- und Ablauf auf der Schiene und der Straße zur Folge hatte, entschloß sich die Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934 zur örtlichen Differenzierung ihrer Wasserfrachten. Es handelt sich bei dieser, außerhalb des Elbe-Havel-Gebiets und der Donau praktisch unbekanntem Frachtbildungsmethode um die Festsetzung unterschiedlicher Wasserfrachten für dasselbe Gut und die gleiche Beförderungsleistung je nach der örtlichen Lage der Versender und Empfänger zu den Strömen und Kanälen.⁵¹⁾ Ihr erfolgreicher Einsatz ist nur möglich, wenn die Binnenschifffahrt eines Stromgebiets zu Kartellen zusammengeschlossen ist. Das auf den bestrittenen Hinterlandverkehr der Binnenhäfen beschränkt gebliebene System der örtlichen Frachtdifferenzierung wurde im Tal- und Werkverkehr, im Stückgut-, Frachtgut- und Massengutgeschäft angewandt.

Die Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934 hat niemals daran gedacht, aktive Standortpolitik zu betreiben. Ihr einziges Ziel war die Wiedergesundung der Reedereien und Privatschifffahrt. Es ist aber kein Zweifel darüber, daß das Elbe-Kartell unbewußt durch seine Frachtdifferenzierung die Standortbedingungen der Industrie im Hinterland der Elbehäfen günstig beeinflußt hat.

Die Binnenschifffahrt würde aber ähnlich wie die Eisenbahn zu einem wirksamen Instrument der Standortpolitik werden, wenn sie nach ihrem Zusammenschluß zu straffen Kartellen dazu übergehen sollte, die örtliche Frachtdifferenzierung auf die Platzgüter und den gebrochenen Verkehr mit kurzem Zu- und Ablauf auf der Eisenbahn und der Landstraße auszudehnen. Es müßte dafür gesorgt werden, daß im allgemeinen bei schlechtestem Wasser der Frachtvorsprung der Benutzer des Wasserweges gegenüber den Aufwendungen des geschlossenen Bahnweges im günstigen Fall 15–20% nicht übersteigt. Für Großgasereien, Elektrizitätswerke, Hochöfen und Stahlwerke, die sich am Stromufer angesiedelt haben, ist eine Sonderregelung erforderlich.

⁵⁰⁾ „Die Binnenschifffahrt zur Neuordnung des deutschen Verkehrs“, a. a. O., S. 35.

⁵¹⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Die Reform der Frachtenbildung der Binnenschifffahrt“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1950, Heft 4, Seite 308 ff.

Die bisherigen Nutznießer der überhöhten Frachtvorsprünge werden sich zweifellos gegen deren Abbau mit aller Kraft zur Wehr setzen. Besonders gilt dies von den Versendern und Empfängern, die ihren Sitz in den großen Binnenhäfen haben. Es darf aber nicht übersehen werden, daß die Zusammenballung der Industrien und Menschen in den großen Städten am Rhein und anderen Wasserstraßen durch den viel zu hohen Frachtanreiz, den die Binnenschiffahrt bei der Beförderung von Platzgütern gewährt, künstlich gefördert wurde. Die Binnenschiffahrt wird erst dann die Raumordnung überwiegend günstig beeinflussen, wenn sie das System der örtlichen Frachtdifferenzierung allgemein und grundsätzlich anwendet.

Nach Alfons Schmitt kann die Möglichkeit einer Frachtdifferenzierung auch in der Binnenschiffahrt geschaffen werden, wenn die Schiffahrttreibenden sich zu Marktverbänden zusammenschließen und Ausgleichskassen bilden. „Die Bereitschaft dazu war in der Vergangenheit manchmal nicht groß genug. Sie wird in Zukunft wohl wachsen, einfach aus der Not heraus ... Man kann mit ihr auch bei der Binnenschiffahrt im Grunde durchaus erfreuliche volkswirtschaftliche Wirkungen erzielen, z. B. im Sinne einer Dezentralisierung der Wirtschaft. Selbstverständlich kann man auch anders davon Gebrauch machen, etwa im Sinne der Stärkung der eigenen Wettbewerbsstellung.“⁵²⁾ Ähnlich äußerte sich Alfons Schmitt 1943 in seinem Aufsatz: „Organisationsfragen der deutschen Binnenschiffahrt.“⁵³⁾ Benutzt die Binnenschiffahrt das Instrument der Frachtdifferenzierung zu Wettbewerbszwecken, so führt dies seiner Meinung nach auf alle Fälle zu einer Verschärfung der Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt. Aus diesem Grunde hält Alfons Schmitt die Anwendung der Frachtdifferenzierung in der Binnenschiffahrt für nicht zweckmäßig.⁵⁴⁾

Im übrigen bezweifelte Alfons Schmitt 1943, ob die staatliche Standortpolitik dieses weiteren Schrittes überhaupt bedürfe. Er glaubte, daß hierfür die Eisenbahngütertarifpolitik schon ausreichte.⁵⁵⁾ Die Festsetzung unterschiedlicher Frachten für dasselbe Gut und die gleiche Beförderungsleistung je nach der örtlichen Lage der Empfänger und Versender zu den Binnenwasserstraßen ist natürlich nur eine Form der Preisdifferenzierung. Alfons Schmitt dachte bei der Darstellung der Preisdifferenzierung in erster Linie an die Werttarifizierung.

Sicherlich hat vor dem Kriege die örtliche Preisdifferenzierung die Wettbewerbsbestellung der Elbeschiffahrt gestärkt. Diese Methode der Frachtenbildung befreite die Elbeschiffahrt auch in den kritischen Wettbewerbszonen weitgehend vom Druck des Eisenbahntarifs. Die Reichsbahn hat damals die Kartellierung der Elbeschiffahrt begrüßt, wurde diese doch hierdurch zu einem fairen Vertragspartner der Eisenbahn. Erst die Errichtung der Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934 ermöglichte im Elberaum eine Verständigung über die Abgrenzung des Hinterlandes der Binnenhäfen und eine Neugestaltung der Binnenumschlagstarife.

Da heute die Binnenschiffahrtsentgelte der Aufsicht des Staates unterliegen, sollte Gewähr dafür bestehen, daß weder die verschiedenen Formen der Preisdifferenzierung noch Ausgleichskassen zum Nachteil der Bundesbahn eingesetzt

⁵²⁾ Alfons Schmitt, „Binnenschiffahrt am Scheideweg“, a. a. O., S. 24.

⁵³⁾ Alfons Schmitt, „Organisationsfragen der deutschen Binnenschiffahrt“, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Jahrg. 1943, S. 69.

⁵⁴⁾ Alfons Schmitt, „Binnenschiffahrt am Scheideweg“, a. a. O., S. 24.

⁵⁵⁾ Alfons Schmitt, „Organisationsfragen der deutschen Binnenschiffahrt“, a. a. O., S. 69.

werden. Kommt es für den Binnenverkehr zur Errichtung von Binnenschiffahrtskartellen, müssen sich auch diese der Aufsicht des Staates unterwerfen. Von der örtlichen Preisdifferenzierung ist eine Erschwerung der Koordinierung kaum zu erwarten. Sie erleichtert vielmehr die Aufgabenteilung zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt. Der Verfasser kennt keinen einzigen Ausnahmetarif, der mit der Absicht, der Binnenschiffahrt Transporte zu entziehen, erstellt wurde. Die Bundesbahn nimmt bei der Erstellung ihrer besonderen Ausnahmetarife stets Rücksicht auf die Belange der Binnenschiffahrt. Auch ihre Tarife treten erst nach Genehmigung durch das Bundesverkehrsministerium in Kraft.

Auf Grund einer Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft vom 11. August 1950 wurde eine Frachtausgleichskasse für Kohlen nach Süddeutschland errichtet. In diese Kasse zahlen die Reedereien und Partikuliere 6% ihrer Frachterlöse aus ihren Kohlentransporten nach deutschen Häfen oberhalb Bingen. Aus der so gebildeten Ausgleichskasse werden Kohlenverbrauchern, die in den kritischen Hinterlandszonen ansässig sind, Frachtrückvergütungen gewährt. Anlaß der Errichtung der Frachtausgleichskasse war die am 1. Januar 1950 erfolgte Verschärfung der Entfernungsstaffel der Bundesbahn für Rohstoffe und Kohle. Ihr Zweck war nicht die Verbesserung der Standortbedingungen der revierfernen Industrie, sondern die Erhaltung des gebrochenen Kohlenverkehrs mit langem Ablauf von den Häfen am Oberrhein, Main und Neckar. Nach Pirath stellt die Ausgleichskasse keine glückliche Lösung in der Richtung eines gesunden Wettbewerbs zwischen den Verkehrsmitteln dar.⁶⁰⁾ Seine Bedenken richteten sich in erster Linie gegen die Beeinträchtigung des gemeinwirtschaftlichen Verkehrssystems der Bundesbahn durch die süddeutschen Kanäle. Auch die Bundesbahn lehnt die Frachtausgleichskassen der Binnenschiffahrt ab. Ihre Vertreter weisen darauf hin, daß die Bundesbahn dank der Gewährung der Frachtermäßigung des AT 6 U 1 auch in den Anfängsentfernungen, d. h. zugunsten des unbestrittenen gebrochenen Verkehrs, die Kohlenfrachtausgleichskasse mitfinanziert. Sie wünschen deshalb die Aufhebung des AT 6 U 1 im unbestrittenen Gebiet der Binnenhäfen. Im übrigen sollte der Frachtausgleich für Kohlen schon deshalb eingestellt werden, weil der Anteil der Binnenschiffahrt an der Kohlenversorgung Süddeutschlands heute größer ist als vor dem Kriege. Der Einwand, daß die Rheinschiffahrt zugunsten des süddeutschen Kohlenverkehrs keine Ausnahmetarife erstellen könne, ist nicht gerechtfertigt. Der AT 6 B 1 hat Regeltarifcharakter und seine Frachtsätze sind wegen seiner Beteiligung am sozialen Verkehrslastenausgleich der Bundesbahn überhöht.

Nach § 32 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1955 kann der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der Verbände der beteiligten Schiffahrt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft zur Sicherung volkswirtschaftlich angemessener Entgelte für Verkehrsleistungen und zur Vermeidung verkehrswirtschaftlicher Schäden in der Binnenschiffahrt durch Rechtsverordnung einen Frachtausgleich anordnen. Vor Anordnung eines Frachtausgleichs ist die Bundesbahn zu hören. Der Frachtausgleich ist kein Instrument der Standortpolitik. Da er nicht von den Verladern und Empfängern, welche in den Binnenhäfen ihren Sitz haben, sondern von den Reedereien und den Partikulieren finanziert wird, bleiben die überhöhten Frachtvorteile für Platzgüter erhalten. Aus diesem Grunde wird durch den Frachtausgleich der Ballung der Industrien in den Binnenhäfen mit Großstadt- und Verkehrsknoten-

⁶⁰⁾ Carl Pirath, „Das Ausgleichsprinzip im Verkehrswesen“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jahrg. 1953, Nr. 2, S. 29/30.

punktcharakter in keiner Weise entgegengewirkt. Der Verfasser vermag daher Most nicht zu folgen, wenn er den Frachtenausgleich als ein Mittel zur Einordnung auch der Binnenschifffahrt in die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungs bezeichnet.⁵⁷⁾

Die Binnenschifffahrt drängt mehr als alle anderen Verkehrsträger auf die Schließung der Preiskostenschere im Verkehr. Ihre heutigen Erlöse unterschreiten die Selbstkosten der Reedereien und Partikuliere um 10—15%. Eine Anhebung sämtlicher Binnenschiffahrtsentgelte setzt eine entsprechende Erhöhung der Eisenbahngütertarife voraus. Ohne diese würde das Einzugsgebiet aller Binnenhäfen zusammenschrumpfen und die Binnenschifffahrt im gebrochenen Verkehr mit langem Zu- und Ablauf auf der Schiene und der Straße ernste Verkehrseinbußen erleiden. Dagegen würde eine auf die Platzgüter beschränkte Frachterhöhung die beherrschende Stellung der Binnenschifffahrt im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz in keiner Weise beeinträchtigen. Eine solche Maßnahme würde die Wettbewerbsfähigkeit der auf den gebrochenen Verkehr angewiesenen Industrie gegenüber derjenigen in den großen Hafenplätzen verbessern und die Anziehungskraft der Binnenhäfen auf neue Industrien vermindern.

Im Fall der örtlichen Frachtdifferenzierung zahlen die Nutznießer des nassen Verkehrs in eine Ausgleichskasse, aus welcher die im Einzugsgebiet der Binnenhäfen ansässigen Versender und Empfänger Frachtzuschüsse erhalten. Die Binnenschifffahrt würde somit ähnlich wie die Eisenbahn einen sozialen Verkehrslastenausgleich durchführen und durch ihre Frachtenbildung die Dezentralisierung der Siedlung und der Industrie begünstigen. Eine solche gemeinwirtschaftliche Frachtenpolitik widerspricht in keiner Weise dem Eigeninteresse der Binnenschifffahrt. In diesem Fall bestände vielmehr eine weitgehende Koinzidenz zwischen betriebswirtschaftlichem Gebaren und volkswirtschaftlichen, insbesondere standortpolitischen Notwendigkeiten. Gegen einen solchen Frachtenausgleich hätte auch Pirath niemals Einwendungen erhoben, würde doch auf diese Weise auch die Binnenschifffahrt in die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung einbezogen.

Die Binnenschifffahrt wünscht aber offenbar, daß die Industrie der großen Binnenhäfen in dem vollen Genusse ihrer Standortvorteile verbleibt. Sie lehnt jedenfalls den Einsatz der örtlichen Frachtdifferenzierung ab und denkt nicht daran, bei den nassen Verkehren ihren Frachtvorsprung gegenüber den Bahntarifen zugunsten des gebrochenen Verkehrs auszunutzen.⁵⁸⁾

Es darf indessen nicht übersehen werden, daß die Binnenschifffahrt, selbst wenn sie dazu bereit sein sollte, nur im Fall ihres Zusammenschlusses zu straffen Kartellen in der Lage wäre, von den Möglichkeiten der örtlichen Frachtdifferenzierung Gebrauch zu machen. Lediglich der deutschen Rheinschifffahrt wurde von der Bundesregierung gestattet, sich zugunsten ihres grenzüberschreitenden Verkehrs internationalen Kartellen anzuschließen bzw. solche zu errichten. Von einer marktmäßigen Preisbildung ist allerdings auch im Binnenverkehr der deutschen Wasserstraßen keine Rede. Hier gelten die von den Aufsichtsbehörden bestätigten Festfrachten der Frachtausschüsse, die sich aus der gleichen Anzahl von Vertretern der Schifffahrt und der verladenden Wirtschaft zusammensetzen. Die Frachtausschüsse sind außerstande, ihre Beförderungsentgelte örtlich zu

57) Otto Most, „Soziale Marktwirtschaft und Verkehr“, Schriftenreihe des Bundesverkehrsministeriums, Heft 6, Bielefeld 1954, S. 42.

58) „Die Kanalschifffahrt und der Finanzminister“, a. a. O.

differenzieren. So lag vor dem Kriege im Stromgebiet der Elbe die Preisbildung nicht bei den Frachtausschüssen, sondern bei den Tarifausschüssen der Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934. Wohl aber war auch in ihnen die verladende Wirtschaft vertreten. Die Verloader und die Vertreter der örtlich zuständigen Kammern hatten hier aber lediglich beratende Funktion. Da mit der Errichtung von Kartellen zugunsten des Binnenverkehrs auf deutschen Wasserstraßen nicht zu rechnen ist, fehlen die Voraussetzungen zur Anwendung der örtlichen Frachtdifferenzierung in der Binnenschifffahrt. Im Fall des Ueberganges der Bundesbahn zur allgemeinen Anwendung der Mengenstaffel dürfte allerdings das Problem der örtlichen Frachtdifferenzierung in den Mittelpunkt der Diskussion rücken.

IV.

Abschließende Stellungnahme zur Frage der Beeinflussung des industriellen Standorts durch die Binnenschifffahrt und ihre Frachtenpolitik

Zusammenfassend glaubt der Verfasser, die Bedeutung der Binnenschifffahrt und ihrer Beförderungsentgelte für den industriellen Standort wie folgt umreißen zu können:

Die Herausnahme der Binnenschifffahrt aus der freien Wettbewerbswirtschaft hat nichts daran geändert, daß die Wasserstraßen überwiegend zentralisierend wirken. Während die internationalen Kartelle der Rheinschifffahrt von den Möglichkeiten der Frachtdifferenzierung reichen Gebrauch machen, wird diese Frachtbildungsmethode, abgesehen von dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Mittellandkanal, im Binnenverkehr der deutschen Wasserstraßen praktisch nicht angewandt. Die hier geltenden Festfrachten sind kostenorientiert. Verhalten sich diese auch gegenüber dem industriellen Standort neutral, so führen doch die überwiegend dem gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarif zu verdankenden Frachtvorteile des nassen Verkehrs zur Zusammenballung der Industrie in denjenigen Binnenhäfen, welche zugleich große Städte und Verkehrsknotenpunkte sind.

Bis zum Aufkommen der Eisenbahnen waren große Städte nur am Meer oder an schiffbaren Binnenwasserstraßen möglich. Die Begünstigung der Großstadtbildung durch die Eisenbahnen kann nicht bestritten werden. Es haben aber die an den Ufern der Wasserstraßen gelegenen Großstädte eine wesentlich günstigere Entwicklung als die übrigen Großstädte zu verzeichnen. Hieran dürfte sich so lange nichts ändern, wie die deutschen Eisenbahnen am Prinzip der Tarifgleichheit im Raum festhalten und bei der Beförderung von Kohlen und anderen Massengütern auf die tarifliche Begünstigung des Knotenpunkts und Schwerpunktsverkehrs verzichten. Auf den gemeinwirtschaftlichen Charakter des Eisenbahngütertarifs ist es auch zurückzuführen, daß die Sogwirkung der „trockenen“ Großstädte auf die Industrie erheblich geringer als die der an den Wasserstraßen gelegenen Großstädte ist.

Indem die Binnenschifffahrt der Konzentration der Betriebe und Menschen in den industriellen Kerngebieten erfolgreich entgegenwirkte, hat sie zweifellos einen nicht unwichtigen Beitrag zur Standortpolitik beigesteuert. Diesem Dezentralisierungseffekt steht jedoch eine stärkere zentralisierende Tendenz gegenüber. Der Verfasser teilt nicht die von Förster vertretene Auffassung, daß der Binnenschifffahrt eine Erweiterung der industriellen Tätigkeit über eine größere Fläche in Verbindung mit einem Ausgleich der Bevölkerungsdichte zu verdanken ist.⁵⁹⁾

59) Karl Förster, „Wasserstraßen und Raumplanung“, a. a. O., S. 73.

Die Industrie hat auch von der Möglichkeit, sich perlenkettenartig längs der Wasserstraße anzusiedeln, praktisch keinen Gebrauch gemacht. Es ist vielmehr auf die Binnenschifffahrt und ihre Frachtenbildung zurückzuführen, daß fern von den alten Industrievieren auf engem Raum neue Wirtschaftszentren entstanden sind. Die starke Zusammenballung der Industrie in den großen Binnenhäfen war allerdings zu einem Teil unvermeidbar.

Wegen des nur dank der überhöhten Frachtsätze des AT 6 B 1 möglichen großen Frachtvorteiles des nassen Verkehrs bevorzugten die Elektrizitäts- und Gaswerke die großen Binnenhäfen bei der Standortwahl. Betriebe mit sehr hohem Wasserbedarf, wie die Kraftwerke, die Eisenhütten, die Zellstoffindustrie, die Zementindustrie und bestimmte Zweige der chemischen Großindustrie finden in den Binnenhäfen die besten Standortbedingungen.

Allerdings wird die standortbildende Kraft der Bereitstellung von Trink- und Brauchwasser von der binnenschiffahrtfreundlichen Literatur überschätzt⁶⁰⁾. In den Häfen entnehmen nur die am Ufer gelegenen großen Industriebetriebe ihr Brauchwasser unmittelbar aus den Strömen und Kanälen. Die Fertigwarenindustrie ist nicht darauf angewiesen, sich aus Gründen der Brauchwasserversorgung an den Wasserstraßen anzusiedeln⁶¹⁾.

Da die deutsche Eisenbahngütertarifpolitik im Dienst protektionistischer Aufgaben des Staates steht, befinden sich die Großmühlen vorzugsweise in den Häfen. Aus dem gleichen Grunde kommen als Standort neuer Mineralölraffinerien nur Häfen in Betracht. Ueber die Irrwege der Getreide- und Mineralöltarifierung der deutschen Eisenbahnen und ihre günstigen Rückwirkungen auf die Binnenschifffahrt und ihre Häfen berichtete der Verfasser in seinem Aufsatz „Die Ausnahmetarife in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik“⁶²⁾.

Es ist durchaus kein Zufall, daß Mannheim einen dreimal so hohen Kraft- und Brennstoffverbrauch je Arbeiterstunde als Stuttgart aufweist⁶³⁾. Solange die Bundesbahn auf die tarifliche Begünstigung des Massengut- und Knotenpunktverkehrs verzichtet, üben die großen Binnenhäfen eine starke Anziehungskraft auf brenn- und rohstoffintensive Industrien aus. Wenn sich außerhalb des Ruhrgebiets bedeutsame Standorte der materialorientierten eisenverarbeitenden Industrie — angefangen von den Gießereien bis zum schweren Maschinenbau — befinden, so ist dies nicht zuletzt der Binnenschifffahrt und ihren Beförderungsentgelten zu verdanken.

Insoweit brenn- und rohstoffintensive Industrien und solche mit großem Wasserverbrauch die Binnenhäfen als Standort gewählt haben, ist der Vorwurf, die Binnenschifffahrt begünstige durch ihre Frachtenbildung eine ungesunde Ballung der Industrien und Menschen in den Häfen, unberechtigt. Es befinden sich indessen auch zahlreiche nicht an die Großstadt gebundene Zweige der verarbeitenden Industrie in den Binnenhäfen. Man denke nur an den Industriekomplex im Frankfurter Raum. Die Verlagerung oder Hinlenkung eines Teils dieser Betriebe in industriehungrige Gebiete ist aber ein dringendes Anliegen der Raumordnung.

⁶⁰⁾ Karl Förster, „Ido“, S. 62, 78 und 82.

⁶¹⁾ Franz J. Schroiff, „Stellung der Binnenschifffahrt in der deutschen Verkehrsordnung“, a. a. O., S. 122, 123 und 125.

⁶²⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Die Ausnahmetarifpolitik in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1953, Heft 3, S. 137 ff.

⁶³⁾ Gerhard Isenberg, „Standortverhältnisse und Industriestruktur. Ein Vergleich zwischen Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg“, Raum und Verkehr 1, Bremen-Horn 1956, S. 109.

Auf diese Weise würde einerseits die Ballung vermindert, andererseits würden die ländlichen Gebiete durch Stärkung ihrer wirtschaftlichen und kulturellen Mittelpunkte belebt. Der Verfasser bekennt sich zu den folgenden Ausführungen des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung:

„Diese Mittelpunkte sind die mittleren und kleineren Orte. Sie stehen als zentrale Orte mittlerer Ordnung in enger Beziehung zu der sie umgebenden Landschaft — ihrem Einflußbereich — und geben ihr den wirtschaftlichen und kulturellen Rückhalt.“⁶⁴⁾

Der große Frachtreiz, den die Binnenschifffahrt im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz gewährt, verhindert aber eine Verlagerung industrieller Betriebe aus den großen Binnenhäfen in die zentralen Orte mittlerer Ordnung ihres Hinterlandes. Stattdessen leiden diese mittleren und kleineren Orte schwer unter der Sogwirkung der Binnenhäfen auf ihre Industrie. Das industriearme Land hat im allgemeinen von dem Ausbau des Rhein—Main—Donau-Kanals und des Rhein—Neckar-Kanals keine Förderung, sondern nur eine weitere Beeinträchtigung zu erwarten.

Es gibt verschiedene Zweige der dezentralisierten Fertigwarenindustrie, die trotz ihres relativ hohen Brenn- und Rohstoffverbrauchs an ihre revierfernen Standorte gebunden und der Sogwirkung von Binnenhäfen nicht ausgesetzt sind. Da bei diesen lohnintensiven Betrieben der Fertigwarenindustrie den Transportkosten eine nicht geringe Bedeutung zukommt, werden sie jede Verbilligung ihrer Frachtaufwendungen für Kohle, Roh- und Hilfsstoffe sowie Vorprodukte begrüßen. In diesen Fällen verbessert der gebrochene Verkehr die Standortbedingungen der dezentralisierten Fertigwarenindustrie. Man muß sich aber hüten, diese dezentralisierenden Wirkungen des gebrochenen Verkehrs zu überschätzen.

So ermöglicht, wie bereits dargelegt, die Fortführung der Mainkanalisierung bis Bamberg keine ins Gewicht fallende Linderung der Bezugsferne Oberfrankens für Ruhrkohlen. Der Osten Oberfrankens, der industrieintensivste Raum Bayerns, wo sich die traditionellen Industriekomplexe Oberfrankens befinden, ist und bleibt bei seiner Versorgung mit Ruhrkohlen auf den geschlossenen Bahnweg angewiesen. Es beträgt z. B. die Entfernung Bamberg—Rehau 129 km, Bamberg—Selb 141 km und Bamberg—Marktredwitz 142 km. Im westlichen Oberfranken liegen die Verhältnisse etwas günstiger. Indessen dürfte auch hier die Verbilligung des Kohlenbezugs durch den gebrochenen Verkehr über Bamberg nur in wenigen Fällen über DM 1,— je t hinausgehen.

Die große Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Urstoffindustrie ist unbestritten. Dabei ist es gleichgültig, ob die Vorkommen, auf die sie sich stützt, an den Ufern oder abseits der Wasserstraßen gelegen sind.

⁶⁴⁾ „Industrie aufs Land“, Schriften des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung, Köln 1953, S. 10.