

derung nach Substanzerhaltung muß im kommenden Jahrzehnt eine Unzahl von Baustellen, oft Großbaustellen, entstehen lassen. Angesichts zunehmender Schwierigkeiten, Verkehrsfluß und Mobilität zu sichern, gebietet neben den Forderungen, Zeitverluste, Dispositionsunsicherheiten und Sicherheitseinbußen abzuwehren, auch das Ziel einer wirtschaftlichen Energienutzung.

### Summary

In view of the energy shortage the transport policy discussion calls for restrictive measures with respect to highway traffic and reductions in highway construction in particular. In this paper an attempt is made to show that a one-sided policy of this nature would lead to a decline in economic growth. In fact, highway construction measures offer considerable potentials for energy economy. Advantages can moreover be expected for environmental protection and road safety. Reduced travel distances, improved operating speeds, reduced stops, delays and traffic volumes would be the most important effects of construction measures. Based on overall trend calculations, infrastructure planning data and project and network studies, possible fuel savings can be methodically determined. A critical analysis of case studies shows the magnitude of the saving potentials (flattening of grades, straightening an alignment, construction of a roundabout, removal of an intersection at grade, removal of a level crossing).

### Résumé

Face à la pénurie d'énergie, la discussion politique demande un traitement restrictif des questions de circulation et en particulier une réduction de la construction routière. Cet exposé veut démontrer qu'une telle orientation exclusive d'une politique pourrait entraîner un déficit de croissance économique. Les mesures de construction routière offrent en effet un potentiel non négligeable pour faire des économies d'énergie. Des effets favorables sont à obtenir dans le nombre de la protection de l'environnement et de la sécurité routière. Les points capitaux des effets de l'économie de carburant sont la réduction des distances parcourues, l'amélioration de la vitesse normale, la réduction du nombre d'arrêts et des temps d'attente ainsi que la réduction de la densité du trafic. En ce qui concerne la méthode, les économies de carburant possibles peuvent être calculées d'après les bilans d'évolution, matériels de la planification fédérale des voies de circulation et des études des projets et des réseaux de circulation. Une analyse critique d'exemples (réduction du taux de rampe, rectification de tracé sinueux, construction de voie de contournement, élimination d'un croisement à niveau, élimination de passage à niveau) montre l'ordre de grandeur des potentiels d'économie.

## Die wirtschaftlichen und rechtlichen Bedingungen für den Wettbewerb zwischen der Rheinschiffahrt und der Donauschiffahrt

VON HEINZ-RICHARD WATERMANN, STRASSBURG

### Inhaltsübersicht<sup>1)</sup>

#### Einleitende Ausführungen

Erster Teil: *Vergleichende Betrachtung der Rheinschiffahrt und der Donauschiffahrt in wirtschaftlicher Hinsicht*

#### Vorbemerkungen

- I. Umfang und Zusammensetzung der Flotten
- II. Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen
- III. Auswertung der statistischen Angaben über Flotten und Verkehr
- IV. Unterschiede in der Unternehmensstruktur
- V. Die Kosten- und Ertragssituation

Zweiter Teil: *Rechtliche und politische Probleme, die sich für die Rheinschiffahrt im Wettbewerb mit der Donauschiffahrt ergeben würden*

#### Vorbemerkungen

- I. Kabotagevorbehalt
- II. Besondere Regelung der Hafenbenutzung
- III. Schwierigkeiten bei der Gründung von Niederlassungen
- IV. Benachteiligung bei der Auftragsvergabe
- V. Geregelter Preiswettbewerb
- VI. Erhebung von Schiffsabgaben

Dritter Teil: *Öffentlich-rechtliche Maßnahmen zum Schutz der Rheinschiffahrt vor Wettbewerbsverzerrungen*

- I. Die Ausgangslage
- II. Das Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte
- III. Ergänzende Regelungen zum Zusatzprotokoll Nr. 2
- IV. Festlegung der Bedingungen für die Zugehörigkeit zur Rheinschiffahrt

Abschließende Ausführungen: Versuch einer Wertung

1) Über die im Zweiten und Dritten Teil behandelten Fragen hat der Verfasser am 17. Februar 1982 vor dem Institut für Verkehrswirtschaft und öffentliche Wirtschaft der Universität München, Direktor Professor Dr. K. Oettle, referiert.

#### *Anschrift des Verfassers:*

Dr. Heinz-Richard Watermann  
Stellv. Generalsekretär der  
Zentralkommission für die  
Rheinschiffahrt  
Straßburg, Palais du Rhin

### Einleitende Ausführungen: Rhein-Main-Donau-Verbindung – politische Utopie oder in absehbarer Zeit wirtschaftliche Realität?

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat sich in den letzten Jahren mit der Frage des zukünftigen Wettbewerbs zwischen Rhein- und Donauschiffahrt intensiv befaßt, dies natürlich im Hinblick auf die für die achtziger Jahre erwartete Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung. Hat es nun überhaupt Sinn, sich zu einem Zeitpunkt hierüber weiterhin Gedanken zu machen, wo die Vollendung dieser so oft als „Jahrhundertbauwerk“ apostrophierten Wasserstraße in Frage gestellt ist? Die Antwort hierauf ist bejahend: Zum einen glauben wir nicht an die politische Durchsetzbarkeit der jetzt angestellten Überlegungen, den Weiterbau ganz einzustellen. Eine derartige Entscheidung würde doch für die hierfür Verantwortlichen das Eingeständnis bedeuten, bei den bisherigen umfangreichen Investitionen von falschen Voraussetzungen ausgegangen zu sein und ihre Auswirkungen nicht richtig eingeschätzt zu haben. Zum anderen wird der Freistaat Bayern auf die vertraglich zugesicherte Fertigstellung des Kanals sicher nicht verzichten und sich mit der „Stiftung eines Baudenkmals“, mitten in der Altmühlhlandschaft, wohl auf keinen Fall abfinden. Ganz abgesehen davon, daß die hier noch in den letzten Jahren eingesetzten Mittel von fast einer Mrd DM wohl ein etwas hoher Preis für ein derartiges Beispiel moderner „Objekt-Kunst“ wären!

Wenn aber heute erneut Überlegungen über den ökonomischen Sinn solcher Infrastruktur-Investitionen angestellt werden, so ist hierzu anzumerken: Zu spät und außerdem obsolet, nachdem schon vor langer Zeit, spätestens aber mit dem Duisburger Vertrag von 1966, die Entscheidung über die Weiterführung und Vollendung der Main-Donau-Verbindung getroffen worden ist! Im übrigen sind Kosten-Nutzen-Untersuchungen als Grundlage für gesamtwirtschaftliche Investitionsentscheidungen auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur nur von sehr begrenztem Wert und kommen, je nach Interessenlage des Auftraggebers, zu durchaus unterschiedlichen Ergebnissen. Als besonders markantes Beispiel werden die entsprechend der angespannten Haushaltsslage in den letzten Jahren immer wieder nach unten angepaßten Richtwerte der Bundesverkehrswegeplanung angeführt. In Bezug auf Wasserstraßeninvestitionen wird auf die der politischen Entscheidung über den Bau des Elbe-Seiten-Kanals zugrundeliegenden Berechnungen verwiesen<sup>2)</sup>. Wir können in unserem Beitrag nicht auf Einzelheiten der Verkehrsprognosen, der geschätzten volkswirtschaftlichen Gesamtkosten und der erwarteten Kapazitätsauslastung eingehen, um nur die wichtigsten Probleme derartiger Untersuchungen anzuführen. Gerade die Entwicklung des Verkehrs auf dem Elbe-Seitenkanal, wo im bisher besten Jahr 1978 mit insgesamt 4,4 Mio. Tonnen nicht einmal ein Drittel des geschätzten Verkehrsaufkommens erzielt wurde, zeigt die Bedingtheit derartiger Berechnungen. Die „Ceteris paribus-Betrachtung“ hat eben stark hypothetischen Charakter. Dies gilt vor allem dann, wenn die Deutsche Bundesbahn durch gezielte Tarifmaßnahmen einen erheblichen Teil des vorher erwarteten Verkehrs von der neuen Wasserstraße abzieht!

2) Gutachten über die wirtschaftliche Bedeutung des Nordsüdkanals, erstattet von Professor Dr. A. Predöbl, Juli 1958, S. 28; Nachtrag hierzu vom 15. Februar 1960, S. 16.

Im Rahmen dieser Abhandlung können wir auch auf Einzelheiten der neuerlich entflammten, sehr emotional geführten Auseinandersetzungen um Sinn und Zweck einer Vollendung der Wasserstraßenverbindung zwischen Rhein und Donau nicht eingehen. Dies gilt insbesondere für die rechtliche Problematik, deren Behandlung eine „Delikatesse“ für Staatsrechtler zu werden verspricht.

Um die Größenordnung der Investitionen, um die es insgesamt geht, aufzuzeigen, seien Angaben aus einem Dokument zitiert, das der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau am 27. Februar 1981<sup>3)</sup> veröffentlicht hat: Von 1921 bis 1979 wurden danach 189 Mio RM und 2,67 Mrd DM investiert, wovon der Bund 38 %, Bayern 21 % und die Rhein-Main-Donau-AG 40 % aufgebracht haben. Von der insgesamt 677 km langen Wasserstraße zwischen Aschaffenburg und der Grenze unterhalb von Passau sind bereits 578 km fertig ausgebaut, während eine Reststrecke von 99 km noch im Bau ist. Die Baukosten hierfür sind nach jetzigem Stand mit 1,86 Mrd DM veranschlagt worden, wovon 990 Mio DM bzw. 53 % schon ausgegeben oder fest gebunden sind. Hierin nicht enthalten sind die Aufwendungen für den Donauausbau zwischen Regensburg und Straubing, die mit 640 Mio DM veranschlagt sind. Hiervon sind bereits 350 Mio DM ausgegeben worden oder fest gebunden. Diese Angaben sind vor kurzem durch eine Information der Rhein-Main-Donau-AG aktualisiert worden<sup>4)</sup>. Danach sind für den restlichen Ausbau der Strecke Nürnberg – Kehlheim ab 1982 rund 1 Mrd DM aufzuwenden, wovon 340 Mio bereits fest eingeplant sind. Nur für rund 40 km der Reststrecke seien die Bauarbeiten noch nicht begonnen worden.

3) Vervielfältigte Mitteilung, S. 3 und 4.

4) Wiedergegeben in: Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen, Heft 12/1981, S. 438–39.

## Erster Teil: Vergleichende Betrachtung der Rheinschifffahrt und der Donauschifffahrt in wirtschaftlicher Hinsicht

### Vorbemerkung

In diesem *Ersten Teil* der Untersuchung werden nur die *quantitativen* Aspekte behandelt. Die *qualitativen* Bedingungen für die nach Abschluß der Bauarbeiten mögliche Aufnahme des Wettbewerbs zwischen Unternehmen der Rheinschifffahrt und der Donauschifffahrt, das heißt insbesondere die in beiden Bereichen bestehenden sehr unterschiedlichen wirtschaftsrechtlichen Regelungen, sollen in einem *Zweiten Teil* analysiert werden.

Die Untersuchung stützt sich auf die neuesten vergleichbaren Daten, wie sie im „Jahresbericht 1979 der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“<sup>5)</sup> Ende 1980, im „Annuaire Statistique de la Commission du Danube pour 1979“<sup>6)</sup> Mitte 1981 veröffentlicht worden sind. Außerdem wurden frühere Jahrgänge dieser Jahresberichte und die vergleichende Übersicht „Ouvrage de référence statistique de la Commission du Danube pour la période 1950–1974“<sup>7)</sup> herangezogen.

### I. Umfang und Zusammensetzung der Flotten

#### a) Die Rheinflotte<sup>8)</sup>

Am 31. Dezember 1979 umfaßte die Rheinflotte – ausschließlich Schiffe mit Rheinschiffsattest – insgesamt rund 10 800 Güterschiffe mit einer Tragfähigkeit von 9,2 Mio Tonnen<sup>9)</sup>. Hinzukommen 326 Schlepper und 178 Schubboote mit einer Maschinenleistung von 72 000 bzw. 174 000 kW. Die Motorgüterschiffe stellen mit fast 9300 Einheiten und 7,04 Mio Tonnen Tragfähigkeit 76,6 % der Gesamttonnage<sup>10)</sup>. Hiervon sind 1270 Einheiten mit über 1,4 Mio Tonnen Tragfähigkeit Motortankschiffe. Von den übrigen Schiffen waren 951 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von 1,6 Mio Tonnen moderne Schubschiffe. Ihr Anteil an der Gesamttonnage belief sich damit auf 17,4 %. Die mittlere Tragfähigkeit betrug für die Gesamtflotte 852 Tonnen, für die Motorgüterschiffe 758 Tonnen und für die Schubleichter 1686 Tonnen.

Die Rheinflotte ist also nach wie vor durch das Überwiegen der schnellen Motorgüterschiffe gekennzeichnet. Dabei hat im letzten Jahrzehnt die Tankschifffahrt überproportional zugenommen. Einschließlich der Tankschubleichter betrug ihre Tonnage Ende 1979 fast 1,7 Mio Tonnen. Weiter ist der Ausbau der Schubschiffsflotte stetig vorangegangen. Während sie Ende 1969 nur 604 Leichter mit 770 000 Tonnen Tragfähigkeit umfaßte,

5) Herausgegeben durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Straßburg o.J. (zitiert als „Jahresbericht“).

6) Herausgegeben durch die Commission du Danube, Budapest 1980 (zitiert als „Annuaire statistique“).

7) Herausgegeben durch die Commission du Danube, Budapest 1976.

8) Jahresbericht 1979, S. 50 bis 52.

9) Zum Vergleich sei angeführt, daß die gesamten Binnenschiffsflotten der Rheinuferstaaten und Belgiens am 31. 12. 1979 rund 28 400 Schiffe mit 15,3 Mio Tonnen Tragfähigkeit sowie 2 191 Schlepper und 578 Schubboote mit einer Maschinenleistung von 294 000 bzw. 333 000 kW umfaßten.

10) Wegen Fehlens der Angaben für *einen* Rheinuferstaat kann die gesamte Maschinenleistung nicht angegeben werden.

waren es Ende 1979 951 Schubleichter und 201 Trägerschiffsleichter mit insgesamt fast 1,7 Mio Tonnen Tragfähigkeit. Hinzukommen 178 Schubboote mit über 174 000 kW Motorleistung. Dagegen ist der Bestand an Schleppkähnen auf 549 Einheiten mit knapp 550 000 Tonnen Tragfähigkeit zurückgegangen, was einem Anteil von nur 6 % entspricht.

Gegenüber dem Jahr 1979 hat die Tragfähigkeit der Rheinflotte 1980 um 330 000 Tonnen oder um rund 3,5 % zugenommen. Für frühere Jahre ist ein Vergleich wegen unterschiedlicher Abgrenzungskriterien nicht möglich.

Die größte Rheinflotte besitzen die Niederlande, die mit insgesamt 5400 Güterschiffen und 3,8 Mio Tonnen Tragfähigkeit 41 % der Gesamtflotte stellen. Es folgt die Flotte der Bundesrepublik Deutschland mit 3100 Schiffen und 3,2 Mio Tonnen Tragfähigkeit, was einem Anteil von 35 % der Rheinflotte entspricht. Die belgische Flotte umfaßt rund 1700 Schiffe mit knapp 1,4 Mio Tonnen Tragfähigkeit. Dagegen haben die Flotten der Schweiz (394 Schiffe mit knapp 600 000 Tonnen) und Frankreichs (128 Schiffe mit 230 000 Tonnen) nur einen begrenzten Anteil an der Gesamtflotte, können aber mit ihrem modernen Material allen Anforderungen ihrer Verloader entsprechen.

#### b) Die Donauflotte<sup>11)</sup>

Die Donauflotte umfaßte zu Ende des Jahres 1979 insgesamt 3694 Güterschiffe mit einer Tragfähigkeit von knapp 3,6 Mio Tonnen. Hinzukommen 849 Schubboote und Schlepper mit insgesamt 394 000 kW. Die Maschinenleistung belief sich auf 646 000 kW.

Im Vergleich zu 1978 hat die Tonnage der Donauflotte im Jahr 1979 um 2,4 % zugenommen. In der Zeit von 1962 bis 1979 hat sich die Tragfähigkeit der Donauflotte verdoppelt und zwar von 1,8 Mio Tonnen über 2,7 Mio Tonnen im Jahr 1969 auf 3,6 Mio Tonnen Ende 1979. Hieraus wird die stetig zunehmende Bedeutung der Donauschifffahrt ersichtlich.

Der Anteil der Motorgüterschiffe war 1979 mit 297 Einheiten und 425 000 Tonnen Tragfähigkeit bzw. 252 000 kW Motorleistung immer noch gering. Dieser moderne Schiffstyp hatte danach nur einen Anteil von 11,9 % an der Gesamttonnage. Dabei machte der Tankschiffsraum sogar nur 26 210 Tonnen aus. Im Gesamtbestand sind weiter Einheiten für den Donau-Seeverkehr mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 26 200 Tonnen enthalten. Der Zugang an Motorgüterschiffen im Jahr 1979 betrug allerdings 14 neue Einheiten mit 41 000 Tonnen Tragfähigkeit.

Demgegenüber hat sich der Anteil der Schubschiffe im letzten Jahrzehnt ständig erhöht, von 1978 auf 1979 erneut um 80 000 Tonnen. Die Schubschiffsflotte auf der Donau umfaßte Ende 1979 174 Schubboote mit 203 000 kW Motorleistung und 1211 Schubleichter mit fast 1,7 Mio Tonnen Tragfähigkeit<sup>12)</sup>. Sie erreichte damit 47 % der Gesamtkapazität und 33 % der Motorleistung der Donauflotte.

Der Rest der Donauflotte setzt sich aus Schleppkähnen zusammen, die zum großen Teil bereits dreißig Jahre und mehr im Einsatz sind. Es handelte sich Ende 1979 um 2186 Einheiten mit 1,478 Mio Tonnen Tragfähigkeit, was einem Anteil von 41,1 % an der

11) Annuaire Statistique pour 1979, S. 17, 18 und 34.

12) Hieran waren die kombinierten Schub-Schleppkähne mit 336 000 Tonnen beteiligt (Annuaire 1979, S. 34).

Gesamtkapazität entspricht. Hiervon waren 322 000 Tonnen Tankschiffsraum. Hinzu kommen 675 Schlepper mit rund 191 000 kW Motorleistung.

Die größte Donauflotte unterhielt Ende 1979 die UdSSR mit rund 931 000 Tonnen, gefolgt von Rumänien mit 851 000 Tonnen und Jugoslawien mit 740 000 Tonnen. Die Flotten der übrigen Staatshandelsländer sind weniger bedeutend: Bulgarien mit 315 000 Tonnen, Ungarn mit 284 000 Tonnen und die Tschechoslowakei mit 219 000 Tonnen. Schließlich umfassen die beiden nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen betriebenen Donaufлотten Österreichs und der Bundesrepublik Deutschland 190 000 bzw. 63 000 Tonnen.

## II. Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen

### a) Leistungen der Rheinschifffahrt

Die Rheinschifffahrt erzielte im Jahr 1979 mit 287,2 Mio Tonnen Beförderungsmenge ihr zweitbestes Ergebnis. Hiervon wurden 113,8 Mio Tonnen oder 39,6 % im nationalen Verkehr (Kleine Kabotage) befördert, davon fast 60 Mio Tonnen innerhalb der Niederlande und mehr als 51 Mio Tonnen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Der internationale Verkehr der Rheinschifffahrt (einschließlich Rhein-Seeverkehr) belief sich auf 173,4 Mio Tonnen und erreichte damit einen Anteil von 60,4 %. Hiervon wurden allein 134,6 Mio Tonnen bzw. 47 % des Gesamtverkehrs im Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze befördert. Der internationale Rheinverkehr zwischen Häfen der Bundesrepublik einerseits, der Schweiz und Frankreich andererseits erbrachte 16,9 Mio Tonnen, der internationale Rheinverkehr zwischen niederländischen Häfen und nicht am Rhein gelegenen Häfen in Nord-Frankreich und Belgien fast 22 Mio Tonnen Beförderungsmenge. Die übernationale Bedeutung der Rheinschifffahrt ist hieraus gut zu sehen. Der Anteil des Rhein-Seeverkehrs am Gesamtverkehr betrug 2,1 Mio Tonnen oder 0,7 %<sup>13)</sup>.

Die Verkehrsleistung der Rheinschifffahrt betrug 1979 57,8 Mrd Tkm und blieb damit um 1 Mrd Tkm hinter dem im Vorjahr erzielten Höchstergebnis zurück<sup>14)</sup>. Hieraus ergibt sich eine durchschnittliche Beförderungsweite von 201 km, die bei dem hohen Anteil von Baustoffen, die meist nur über kurze Strecken befördert werden, relativ groß ist<sup>15)</sup>.

Zahlen über die *Beteiligung der einzelnen Flotten* am gesamten Rheinverkehr sind nicht verfügbar, wohl aber Angaben über die Aufteilung des Verkehrs an den Grenzübergängen Emmerich am Niederrhein und Neuburgweier am Oberrhein. Danach ergibt sich für 1979 folgende Aufteilung<sup>16)</sup> (Tabelle 1).

Ebenso sind Angaben über die *Schubschifffahrt* nur für die Grenzübergänge Lobith am Niederrhein und Neuburgweier am Oberrhein verfügbar<sup>17)</sup>. Danach wurden im Jahr 1979 in Schubleichtern 44,1 Mio Tonnen über die deutsch-niederländische Grenze befördert.

13) Jahresbericht 1979, S. 60 bis 69.

14) Zum Vergleich wird angeführt, daß die gesamte Binnenschifffahrt in den Rheinuferstaaten und Belgien im Jahr 1979 eine Verkehrsleistung von 102,3 Mrd Tkm erbrachte. Der Anteil der Rheinschifffahrt betrug demnach 56,5 %.

15) Jahresbericht 1979, S. 64.

16) Jahresbericht 1979, S. 78.

17) Jahresbericht 1979, S. 86.

Tabelle 1:

| Flagge      | Emmerich                   |                                 | Neuburgweier               |                                 |
|-------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|
|             | Beförderungsmenge<br>Mio t | Anteil am<br>Gesamtverkehr<br>% | Beförderungsmenge<br>Mio t | Anteil am<br>Gesamtverkehr<br>% |
| Niederlande | 68,8                       | 51,6                            | 4,2                        | 14,4                            |
| BRD         | 40,6                       | 30,4                            | 16,9                       | 58,5                            |
| Belgien     | 10,9                       | 8,2                             | 0,8                        | 2,7                             |
| Schweiz     | 8,1                        | 6,1                             | 5,2                        | 17,8                            |
| Frankreich  | 3,8                        | 2,9                             | 1,9                        | 6,6                             |
| Sonstige    | 1,1                        | 0,8                             | 0,02                       | —                               |
| Insgesamt   | 133,3                      | 100,0                           | 29,0                       | 100,0                           |

davon allein 36,9 Mio Tonnen im Bergverkehr. Bei einer Gesamtbeförderungsmenge in Höhe von 133,3 Mio Tonnen machte der Anteil der Schubschifffahrt hier etwas weniger als ein Drittel aus. In Neuburgweier beförderte die Schubschifffahrt 3,1 Mio Tonnen, davon fast 2 Mio Tonnen im Bergverkehr. Bei einer Gesamtbeförderungsmenge in Höhe von rund 29 Mio Tonnen belief sich der Anteil der Schubschifffahrt hier auf knapp 11 %.

Nach wie vor sind Sand, Kies und sonstige Baumaterialien mit einem Anteil von fast 30 % das bei weitem wichtigste Beförderungsgut der Rheinschifffahrt. Es folgen Erze und Mineralölprodukte mit jeweils 19 %. Von Bedeutung ist weiter die Beförderung von Kohle (rund 9 %), von Eisen und sonstigen Metallen (6 %) sowie von chemischen Erzeugnissen (6 %) und von Nahrungs- und Futtermitteln (4 %) (Angaben liegen nur für den traditionellen Rheinverkehr vor)<sup>18)</sup>.

Abschließend werden die wichtigsten Rheinhäfen genannt<sup>19)</sup>: Wenn man nur die Binnenhäfen betrachtet, so nimmt nach wie vor Duisburg mit 45,6 Mio Tonnen Gesamtumschlag im Jahr 1979 den ersten Platz ein. Es folgen Köln mit 13,8 Mio Tonnen, Straßburg mit 13,5 Mio Tonnen und Mannheim mit 9,4 Mio Tonnen. Auch Karlsruhe und Ludwigshafen haben mit 8,4 bzw. 8,0 Mio Tonnen hohe Umschlagsergebnisse zu verzeichnen. Insgesamt konnten im Jahr 1979 22 Binnenhäfen am Rhein einen Umschlag von 2 Mio Tonnen und mehr erzielen. Es wird noch darauf hingewiesen, daß der Umschlag in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen im Jahr 1979 allein im Rheinverkehr mit Häfen oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze 77,8 bzw. 16,6 Mio Tonnen ausmachte.

Schließlich sei noch angeführt, daß die Beförderungsmenge der Rheinschifffahrt nach dem Krieg stetig gestiegen ist. Während im Jahr 1948 nur erst 61 Mio Tonnen gegenüber 113 Mio Tonnen im letzten Vorkriegsjahr befördert wurden, waren es 1951 schon wieder 102 Mio Tonnen. 1964 wurde die Grenze von 200 Mio Tonnen erstmals überschritten, 1978 dann mit 287,5 Mio Tonnen ein neuer Höchststand erreicht. Im Zeitraum von 1948 bis 1978 beträgt die Zuwachsrunde rund 370 %. Bei den Verkehrsleistungen verlief

18) Jahresbericht 1979, S. 74.

19) Jahresbericht 1979, S. 81.

die Entwicklung von 13,6 Mrd Tkm im Jahr 1950 über 39,1 Mrd Tkm im Jahr 1960 und 51,7 Mrd Tkm im Jahr 1970 bis zu einem Höchststand von 58,8 Mrd Tkm im Jahr 1978. Hier beläuft sich die Zuwachsrate von 1950 bis 1978 auf 332 %.

#### b) Leistungen der Donauschifffahrt

Die Donauschifffahrt hat im Jahr 1979 insgesamt 88,7 Mio Tonnen Güter befördert, davon 6,2 Mio Tonnen oder 7 % im Donau-Seeverkehr. Mit diesem Ergebnis wurde ein neuer Höchststand erreicht. Die Zunahme gegenüber 1978 betrug 3,2 %. Von der Beförderungsmenge wurden 57,2 Mio Tonnen im nationalen und 25,3 Mio Tonnen im internationalen Verkehr befördert. Die restlichen 6,2 Mio Tonnen sind im Verkehr über den Verbindungskanal von Sulina zum Meer befördert worden. Der Anteil des internationalen Verkehrs ist mit 28,5 % verhältnismäßig niedrig, wogegen der nationale Verkehr (Kleine Kabotage) mit 64,5 % fast zwei Drittel des Gesamtverkehrs ausmacht<sup>20)</sup>.

Die Verkehrsleistung der gesamten Donauschifffahrt (ohne Donau-Seeverkehr) betrug 1979 26,4 Mrd Tkm und lag damit um 13,4 % unter dem Ergebnis von 1978. Die mittlere Beförderungsweite betrug 1979 316,9 km gegenüber 370,3 km im Jahr 1978. Transporte über mittlere und größere Entfernungen überwiegen demnach in der Donauschifffahrt.

Den Hauptanteil an den Beförderungsleistungen hatte die Flotte der UdSSR. Ihr Anteil an den Tkm-Leistungen betrug 38,1 %, an der Beförderungsmenge 18,6 %. An zweiter Stelle rangiert die jugoslawische Flotte mit einem Anteil von 10,4 bzw. 19,2 %. Es folgen die bulgarische Flotte mit 10,4 bzw. 15,7 % sowie die ungarische Flotte mit 7,7 bzw. 14,4 % und die CSSR-Flotte mit 7,3 bzw. 4,4 %. Dagegen sind die Anteile der österreichischen Flotte (6,7 bzw. 4,1 %) und der deutschen Donauflotte (1,2 bzw. 1,4 %) nur gering. Hier zeigt sich ganz deutlich die Prädominanz der Reedereien der Staatshandelsländer, vor allem der UdSSR und Jugoslawiens, die allein 56 % der Tkm-Leistungen erbracht und 41 % der Beförderungsmenge transportiert haben<sup>21)</sup>.

Die modernste Technik, die Schubschifffahrt, wird auf der Donau immer stärker eingesetzt. Dies geht daraus hervor, daß im Jahr 1979 32,2 % der Gesamtbeförderungsmenge bzw. 50,9 % der Gesamtbeförderungsleistung von Schubschiffen erbracht wurden<sup>22)</sup>. Von 1971 bis 1979 hat die Schubschifffahrt ihre Beförderungsmenge von 10 Mio Tonnen auf 26,8 Mio Tonnen, ihre Beförderungsleistung von 4,6 Mrd Tkm auf 13,8 Mrd Tkm steigern können. Die Beförderungsmenge der Schubschifffahrt ist im Jahr 1979 erneut um 3,9 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Dagegen ist ein Rückgang der Tkm-Leistungen um 2,4 % gegenüber 1978 eingetreten. Auch beim Schubschiffsverkehr liegen die Flotten der UdSSR und Jugoslawiens mit zusammen 53 % der Beförderungsmenge bzw. 68 % der Beförderungsleistung weit vorne<sup>23)</sup>.

Die Aufteilung des Verkehrs der Donauschifffahrt nach Güterkategorien ist trotz der unterschiedlichen Wirtschaftsstruktur ähnlich wie in der Rheinschifffahrt. 1979 ergab sich folgender Anteil am Gesamtumschlag der Donauhäfen: für Mineralstoffe außer Erzen 54,3 %, für Eisenerz und Schrott 13,5 %, für Mineralöl und Mineralölprodukte

20) *Annuaire* 1979, S. 37.

21) *Annuaire* 1979, S. 53.

22) *Annuaire* 1979, S. 66.

23) *Annuaire* 1979, S. 67.

8,6 % und für feste Brennstoffe 8 % der geladenen und gelöschten Gütermengen. Eine gewisse Bedeutung hatte noch der Umschlag von Metallen (4,7 %) und von Düngemitteln (1,8 %). Es fällt auf, daß die Beförderung von Getreide nicht einmal mehr 1 % der Umschlagsgesamtmenge ausmacht<sup>24)</sup>.

Beim Hafenumschlag liegt Rumänien mit 34,2 Mio Tonnen an der Spitze, gefolgt von Jugoslawien mit 27,4 und der UdSSR mit 23,4 Mio Tonnen. Auch Ungarn mit 23,7 Mio Tonnen und Bulgarien mit 21,8 Mio Tonnen haben noch einen bedeutenden Umschlag aufzuweisen. Dahinter stehen Österreich (7,6 Mio Tonnen), die Tschechoslowakei (7,5 Mio Tonnen) und zuletzt die deutschen Donauhäfen (3,8 Mio Tonnen) weit zurück. Der Gesamtumschlag der Donauhäfen belief sich im Jahr 1979 auf 149,5 Mio Tonnen, was gegenüber 1978 eine Zunahme von 1,4 % bedeutet<sup>25)</sup>.

Hierbei weist der russische Hafen Reni mit 13,2 Mio Tonnen das beste Umschlagsergebnis auf. Es folgen der rumänische Hafen Galati mit 10,6 Mio Tonnen und der russische Hafen Ismail mit 9,6 Mio Tonnen. Budapest erreichte 6,9 Mio Tonnen, Linz 5,7 Mio Tonnen, der bulgarische Hafen Russe 4,8 Mio Tonnen, der tschechoslowakische Hafen Komarno 3,8 Mio Tonnen Umschlag. Es sei noch erwähnt, daß Belgrad nur noch 1,6 Mio Tonnen, Wien 1,2 Mio Tonnen Umschlag aufweist. In Regensburg wurden 3,2 Mio Tonnen und in Bratislava 1,7 Mio Tonnen umgeschlagen. Insgesamt 20 Donauhäfen hatten im Jahr 1979 eine Umschlagsmenge von 1 Mio t und mehr aufzuweisen.

Am Schluß dieser statistischen Übersicht soll die Nachkriegsentwicklung der Donauschifffahrt kurz skizziert werden<sup>26)</sup>: Ihre Beförderungsmenge (einschließlich Donau-Seeverkehr über den Sulina-Kanal) ist in den letzten dreißig Jahren stark angewachsen und zwar von 9,7 Mio Tonnen im Jahr 1950 über 25,1 Mio Tonnen im Jahr 1960 und 55,5 Mio Tonnen im Jahr 1970 auf 88,7 Mio Tonnen im Jahr 1979. Dies ist die größte bisher beförderte Menge. Die Zunahme beträgt danach 814 %. Bei den Verkehrsleistungen ist von 1950 bis 1979 eine Zunahme von 633 % zu verzeichnen<sup>27)</sup>. Sie sind von 3,6 Mrd Tkm im Jahr 1950 über 10,0 Mrd Tkm im Jahr 1960 und 19,3 Mrd Tkm im Jahr 1970 auf 26,4 Mrd Tkm im Jahr 1979 (ohne Donau-Seeverkehr über den Sulina-Kanal) angestiegen. Allerdings konnte das außergewöhnlich hohe Ergebnis des Vorjahres (30,4 Mrd Tkm) nicht wieder erreicht werden. Dies ist aber nicht etwa auf einen Rückgang der Beförderungsmenge zurückzuführen, die von 1978 auf 1979 noch um fast 1 Mio Tonnen zugenommen hat, wenn man den Donau-Seeverkehr über den Sulina-Kanal außer Betracht läßt, sondern auf die starke Abnahme der durchschnittlichen Beförderungsweite. Sie ist von 405 km im Jahr 1977 auf 370 km im Jahr 1978 und schließlich auf 317 km im Jahr 1979 zurückgegangen<sup>28)</sup>.

24) *Annuaire* 1979, S. 98.

25) *Annuaire* 1979, S. 93 und 94.

26) *Ouvrage de référence statistique de la Commission du Danube pour la période 1950-1974*, Budapest 1976, S. 21.

27) *Ebenda*, S. 32.

28) Die große Differenz bei der Tkm-Leistung, die vom Jahr 1978 auf 1979 um mehr als 4 Mrd Tkm oder um 13 % zurückgegangen ist, macht stutzig. Aus den uns zugänglichen Unterlagen ist nicht zu ersehen, ob hierin eine Strukturveränderung des Donau-Verkehrs zum Ausdruck kommt oder ob es sich nur um eine vorübergehende konjunkturelle Entwicklung handelt. Vielleicht ist aber auch die Erhebungs- oder Berechnungsmethode umgestellt worden.

## III. Versuch einer Auswertung

Zur besseren Vergleichbarkeit sind die hauptsächlichsten statistischen Angaben über die Zusammensetzung der Flotten und die Beförderungsleistungen für die Rhein- und Donauschifffahrt in nachstehender Übersicht (Tabelle 2) zusammengestellt worden.

Bei einem Vergleich der wichtigsten Angaben ist folgendes festzustellen:

## a) Vergleich zwischen Rheinflotte und Donauflotte

Ende 1979 wies die Donauflotte fast 3700 Einheiten mit rund 3,6 Mio Tonnen Tragfähigkeit auf, was 39 % der Tonnage der Rheinflotte (10 800 Einheiten mit rund 9,2 Mio Tonnen) entsprach. Bei den *Motorgüterschiffen* erreichte die Donauflotte mit 425 000 Tonnen nur 6,3 % des entsprechenden Bestandes der Rheinflotte, der etwas mehr als 7 Mio Tonnen betrug. Bei den Schubleichtern war die Tonnage der Donauflotte um 5,4 % höher als der entsprechende Bestand der Rheinflotte (1,6 Mio Tonnen). Vom Gesamtbestand der Schubflotte auf der Donau in Höhe von fast 1,7 Mio Tonnen entfielen allerdings 336 000 Tonnen auf sowohl zum Schleppen als auch zum Schieben geeignete, offensichtlich umgebaute Schleppkähne. Schließlich war der Bestand an Schleppkähnen in der Donauflotte mit 2186 Einheiten und fast 1,5 Mio Tonnen nach wie vor hoch und betrug fast das Dreifache der Rheinflotte, die nur noch 550 000 Tonnen Schleppschiffs-Tonnage aufwies.

Für die Zusammensetzung der Donauflotte einerseits, der Rheinflotte andererseits ergibt sich folgendes Bild (%-Anteil an der Gesamttonnage):

|                    | Donauflotte | Rheinflotte |
|--------------------|-------------|-------------|
| Motorgüterschiffe: | 11,9 %      | 76,6 %      |
| Schubschiffe:      | 47,0 %      | 17,4 %      |
| Schleppkähne:      | 41,1 %      | 6,0 %       |
| insgesamt          | 100,0 %     | 100,0 %     |

In dieser ganz unterschiedlichen Zusammensetzung der beiden Flotten kommt unseres Erachtens nicht so sehr die Anpassung an eine andersgeartete Verkehrsnachfrage zum Ausdruck. Die Zusammensetzung des Gesamtverkehrs und die Anteile der wichtigsten Beförderungsgüter sind nämlich in der Donauschifffahrt ähnlich wie in der Rheinschifffahrt: Bei beiden überwiegen die Massengüter, wie sich aus Abschnitt II ergibt. Danach betrug der Anteil der Massengüter am Traditionellen Rheinverkehr im Jahr 1979 rund 77 %, am Gesamtumschlag der Donauhäfen rund 84 %.

Entscheidend für die unterschiedliche Zusammensetzung der beiden Flotten sind unseres Erachtens die völlig verschiedene Unternehmensstruktur in beiden Stromgebieten und die andersgearteten wirtschaftlichen Zielsetzungen in der Marktwirtschaft einerseits, der staatlichen Planwirtschaft andererseits: Während die große Zahl der in der Rheinschifffahrt tätigen kleinen und mittleren Unternehmen das Motorgüterschiff eindeutig bevorzugt, haben die wenigen Unternehmen der Donauschifffahrt (insgesamt nur neun Reedereien) an diesem Schiffstyp nur insoweit Interesse, als er für Beförderungen unter besonderen Bedingungen eingesetzt werden soll. Dagegen bietet sich der forcierte Ausbau der Schubschifffahrt gerade im Zuge planwirtschaftlicher Dispositionen und bei zentraler Lenkung des Einsatzes der Schubzüge an.

Tabelle 2:

|   | davon Motorgüterschiffe |                  |                          | davon Schubschiffe      |                           |                            | davon Schleppkähne     |         |                                  |                          |
|---|-------------------------|------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------------|------------------------|---------|----------------------------------|--------------------------|
|   | Anzahl                  | Tonnage<br>Mio t | Motorleistung<br>kW      | Schubleichter<br>Anzahl | Tonnage<br>Mio t          | Schubboote<br>Anzahl       | Motorleistung<br>kW    | Anzahl  | Tonnage<br>Mio t                 |                          |
|   |                         |                  |                          |                         |                           |                            |                        |         |                                  | davon inter-nat. Verkehr |
| Stand 31. 12. 1979                                  | 1                       | 2                | 5                        | 6                       | 7                         | 8                          | 9                      | 10      | 11                               |                          |
| A. FLOTTE   |                         |                  |                          |                         |                           |                            |                        |         |                                  |                          |
| Binnenflotte der Rhein-<br>uferstaaten und Belgiens | 28 396                  | 15,276           | —                        | 2 234                   | 2,675                     | 238                        | 217 529                | 6 102   | 1,851                            |                          |
| davon Rheinflotte<br>absolut                        | 10 786                  | 9,197            | —                        | 951                     | 1,603                     | 178                        | 174 164                | 549     | 0,549                            |                          |
| in % der gesamten<br>Rheinflotte                    | 100 %                   | 100 %            | —                        | 8,8 %                   | 17,4 %                    | —                          | —                      | 5,1 %   | 6,0 %                            |                          |
| Donauflotte absolut                                 | 3 694                   | 3,592            | 251 921                  | 1211                    | 1,689                     | 174                        | 203 287                | 2 186   | 1,478                            |                          |
| in % der gesamten<br>Donauflotte                    | 100 %                   | 100 %            | —                        | 32,8 %                  | 47,0 %                    | —                          | —                      | 59,1 %  | 41,1 %                           |                          |
| in % der Rheinflotte                                | 34,3 %                  | 39,0 %           | —                        | 127,3 %                 | 105,4 %                   | 97,7 %                     | 116,7 %                | 398,2 % | 296,2 %                          |                          |
| Angaben für 1979                                    | Gesamtverkehr           |                  | davon inter-nat. Verkehr |                         | davon nation-aler Verkehr |                            | davon Fluß-See-Verkehr |         | Schubschifffahrt                 |                          |
|   | Mrd tkm                 | Mio t            | Mio t                    | Mio t                   | Mio t                     | Mrd tkm                    | Mio t                  | Mio t   | Mio t                            |                          |
|   | 1                       | 2                | 3                        | 4                       | 5                         | 6                          | 7                      |         |                                  |                          |
| B. VERKEHR  |                         |                  |                          |                         |                           |                            |                        |         |                                  |                          |
| Rheinschifffahrt absolut                            | 57,767                  | 287,235          | 171,301                  | 113,822                 | 2,112                     | —                          | —                      | 44,127  | —                                |                          |
| in % des Gesamtverkehrs                             | —                       | 100 %            | 59,7 %                   | 39,6 %                  | 0,7 %                     | (nur Grenzübergang Lobith) | —                      | —       | —                                |                          |
| Donauschifffahrt absolut                            | 26,362                  | 88,748           | 25,328                   | 57,206                  | 6,217                     | 13 848                     | 26,760                 | 26,760  | 26,760                           |                          |
| in % des Gesamtverkehrs                             | —                       | 100 %            | 28,5 %                   | 64,5 %                  | 7,0 %                     | 50,9 %                     | 32,2 %                 | 32,2 %  | 32,2 %                           |                          |
| in % des Rheinverkehrs                              | 45,7 %                  | 30,9 %           | 14,8 %                   | 50,3 %                  | 296,1 %                   | —                          | 60,7 %                 | 60,7 %  | des Rheinverkehrs<br>über Lobith |                          |

b) Vergleich der Beförderungsleistungen der Rheinschiffahrt und der Donauschiffahrt

Im Jahr 1979 hat die Rheinschiffahrt insgesamt 287,2 Mio Tonnen Güter befördert und Verkehrsleistungen in Höhe von 57,8 Mrd Tkm erbracht. Die entsprechenden Ergebnisse der Donauschiffahrt beliefen sich auf 88,7 Mio Tonnen bzw. 26,4 Mrd Tkm. Damit kam die Donauschiffahrt auf 31 % der Beförderungsmenge und fast 46 % der Verkehrsleistung der Rheinschiffahrt, gegenüber nur 13 bzw. 26 % im Jahr 1960. Dies ist ein beachtliches Ergebnis, vor allem unter Berücksichtigung der Tatsache, daß diese Leistungen mit einer Flotte erzielt wurden, die nur knapp 40 % der Kapazität der Rheinflotte erreicht und dabei noch einen Anteil an veralteten Schleppkähnen in Höhe von 41 % ihrer Gesamttonnage aufweist. Wie aber schon in Unterabschnitt a) ausgeführt wurde, sind die Wettbewerbsverhältnisse und Einsatzmöglichkeiten in der Donauschiffahrt von denen in der Rheinschiffahrt sehr verschieden. Hierauf soll in einer besonderen Untersuchung später noch eingegangen werden.

Von Interesse ist in diesem Zusammenhang, daß die Beförderungsmengen der Donauschiffahrt im Zeitraum von 1970 bis 1979 um 33,3 Mio Tonnen oder 60 %, ihre Verkehrsleistungen um 7,04 Mrd Tkm oder 36,5 % zugenommen haben. Im gleichen Zeitraum ergab sich für die Rheinschiffahrt nur eine Zunahme von 12,8 Mio Tonnen oder 4,7 % bei den Beförderungsmengen, um 6,11 Mrd Tkm oder 12 % bei den Verkehrsleistungen. Ob diese für die Donauschiffahrt sehr günstige Entwicklung gesamtwirtschaftlich bedingt ist oder vor allem auf staatliche Verkehrslenkungsmaßnahmen zurückgeht, kann im Rahmen dieser begrenzten Untersuchung nicht geprüft werden. Einigen Aufschluß können aber die nachstehend wiedergegebenen Zahlen über die Entwicklung der Rheinschiffahrt und der Donauschiffahrt im Zeitraum von 1950 bis 1979 geben (vgl. Tabelle 3).

Aus der Übersicht geht hervor, daß die Entwicklung in der Zeit von 1950 bis 1960 noch annähernd gleich verlaufen ist. Die Zunahme der Beförderungsmenge betrug nämlich in der Rheinschiffahrt 113 %, in der Donauschiffahrt 158 %. Im gleichen Zeitraum haben sich die Verkehrsleistungen in beiden Stromgebieten fast verdreifacht. Demgegenüber ist die Entwicklung der Rheinschiffahrt zwischen 1960 und 1970 stark hinter der Entwicklung der Donauschiffahrt zurückgeblieben. Sie nahm bei den Beförderungsmengen nur noch um 47 %, bei den Verkehrsleistungen nur noch um 32 % zu. Dagegen hat die Donauschiffahrt im gleichen Zeitraum eine Zunahme um 122 % bzw. um 193 % zu verzeichnen. Schließlich hat die Rheinschiffahrt im Zeitraum von 1970 bis 1979 nach zeitweiligem Rückgang nur noch einen Zuwachs bei den Beförderungsmengen um 4,7 %, bei den Verkehrsleistungen um 12 % aufzuweisen. Demgegenüber hat die Beförderungsmenge der Donauschiffahrt in den letzten zehn Jahren erneut um 60 % zugenommen, die Verkehrsleistung allerdings nur um 36 %.

Bei einem Vergleich der Gesamtentwicklung im Zeitraum von 1950 bis 1979 ist als wesentlich folgendes festzuhalten:

Die Rheinschiffahrt hat in den letzten dreißig Jahren ihre Beförderungsmenge mehr als verdreifachen, ihre Tkm-Leistungen mehr als vervierfachen können. Dabei ist im letzten Jahrzehnt eine gewisse Stagnation zu verzeichnen. Demgegenüber hat die Donauschiffahrt, bei allerdings sehr niedrigen Ausgangswerten, im Zeitraum von 1950 bis 1979 ihre Beförderungsmenge auf mehr als das Neunfache, ihre Verkehrsleistung auf mehr als das

Tabelle 3: Entwicklung von Rheinschiffahrt und Donauschiffahrt im Zeitraum von 1950 bis 1979

| Jahr                     | Beförderungsmengen |              |                 |              | Verkehrsleistungen |              |                 |              |
|--------------------------|--------------------|--------------|-----------------|--------------|--------------------|--------------|-----------------|--------------|
|                          | Rheinschiffahrt    |              | Donauschiffahrt |              | Rheinschiffahrt    |              | Donauschiffahrt |              |
|                          | Mio t              | 1950:<br>100 | Mio t           | 1950:<br>100 | Mrd tkm            | 1950:<br>100 | Mrd tkm         | 1950:<br>100 |
| 1950                     | 87,6               | 100          | 9,7             | 100          | 13,6               | 100          | 3,6             | 100          |
| 1960                     | 186,4              | 213          | 25,0            | 258          | 39,1               | 288          | 10,0            | 278          |
| 1970                     | 274,4              | 313          | 55,5            | 572          | 51,6               | 379          | 19,3            | 536          |
| 1975                     | 259,0              | 296          | 75,9            | 782          | 51,8               | 381          | 24,2            | 672          |
| 1979                     | 287,2              | 328          | 88,7            | 914          | 57,8               | 425          | 26,4            | 733          |
| Zunahme<br>1950/<br>1979 | 199,6              | +228%        | 79,0            | +814%        | 44,2               | +325%        | 22,8            | +633%        |

Quellen: Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt 1979, S. 60, 61 und 64 – Annuaires statistiques de la Commission du Danube pour 1975 et 1979, p. 37 et 53; Ouvrage de référence statistique de la Commission du Danube pour la période 1950–74, pp. 21 et 32.

Siebenfache steigern können. Diese günstige Entwicklung hat sich, wenn auch abgeschwächt, im letzten Jahrzehnt fortgesetzt.

Wie schon gesagt, ist aus den uns verfügbaren ökonomischen Daten nicht zu ersehen, welches die Gründe für die anhaltend günstige Entwicklung der Donauschiffahrt, gerade auch im letzten Jahrzehnt, sind. Dagegen läßt sich die Stagnation in der Rheinschiffahrt mit der im letzten Jahrzehnt stark abgeschwächten, in letzter Zeit sogar rückläufigen konjunkturellen Entwicklung innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, vor allem im Bereich der Grundstoffherzeugung und der Bauwirtschaft, schlüssig erklären. Es bleibt abzuwarten, ob nicht die ganz allgemein angespannte weltwirtschaftliche Lage auch in der Donauschiffahrt zu einer stärkeren Verlangsamung der bisher so günstigen Verkehrsentwicklung führen wird.

Für eine vergleichende Wertung ist die Aufteilung des Gesamtverkehrs nach nationalem und internationalem Verkehr von besonderem Interesse. Im Jahr 1979 beförderte die Rheinschiffahrt über 171,3 Mio Tonnen oder fast 60 % im internationalen Verkehr, die Donauschiffahrt nur 25,3 Mio Tonnen, was 28 % ihres Gesamtverkehrs ausmacht. Dagegen war bei ihr der Anteil des nationalen Verkehrs (Kleine Kabotage) sehr hoch. Er belief sich auf 57,2 Mio Tonnen, was fast zwei Drittel (64,5 %) des Gesamtverkehrs entspricht, gegenüber einem Anteil von knapp 40 % (bzw. 113,8 Mio Tonnen) in der Rheinschiffahrt. Der Fluß-Seeverkehr war am Gesamtverkehr der Donauschiffahrt mit immerhin 7 %, der Rheinschiffahrt mit nur 0,7 % beteiligt.

Schließlich kann in Bezug auf den Einsatz der modernsten Technik, der Schubschiffahrt, folgendes festgestellt werden: Bei etwa gleicher Schubschiffs-Tonnage (1,6 Mio Tonnen in

der Rheinflotte gegenüber 1,7 Mio Tonnen in der Donaufflotte) ist für die Rheinschiffahrt 1979 allein an der Erfassungsstelle Lobith eine Beförderungsmenge von 44,1 Mio Tonnen registriert worden. Dies entspricht einem Drittel der dort erfaßten gesamten Beförderungsmenge, was als Richtwert für die Rheinschiffahrt dienen kann, da Gesamtzahlen nicht vorliegen. Die Donauschiffahrt hat 1979 insgesamt 26,8 Mio Tonnen mit Schubschiffen befördert, was ebenfalls einem Drittel ihrer Gesamtbeförderungsmenge entspricht. Der Anteil der Schubschiffahrt an ihrer Verkehrsleistung betrug mit 13,8 Mrd Tkm sogar 51 %.

#### IV. Unterschiede in der Unternehmensstruktur

##### a) auf der Seite der Schiffahrt

###### 1. Die Rheinschiffahrt

Auf dem Rhein wie in der westeuropäischen Binnenschiffahrt überhaupt steht eine große Anzahl von Unternehmen im Wettbewerb um das Ladungsaufkommen. Umfassende Angaben enthält hierüber bisher nur das Jahrbuch Verkehr des Statistischen Amtes der EG für 1971. Die dort genannten Zahlen sind in Bezug auf die Tonnage in allen Rheinuferstaaten und Belgien sowie die Anzahl der Schiffe in den Niederlanden und der Schweiz durch entsprechende Angaben der Zentralkommission ergänzt worden<sup>29)</sup>. Danach waren am 1. 1. 1972 an der Güterbeförderung beteiligt:

in den Niederlanden 11 039 Unternehmen mit 19 943 Schiffen und 6,9 Mio Tonnen Tragfähigkeit;

in der Bundesrepublik Deutschland 3 528 Unternehmen mit 6 336 Schiffen und 4,5 Mio Tonnen;

in Frankreich 4 032 Unternehmen mit 7 088 Schiffen und 3 Mio Tonnen;

in Belgien 3 372 Unternehmen mit 4 880 Schiffen und 2,4 Mio Tonnen Tragfähigkeit.

Für die Schweiz lagen nur Angaben über die Anzahl der Schiffe (452) und den Laderaum vor (520 000 Tonnen). Insgesamt umfaßte die Binnenflotte der vier Rheinuferstaaten und Belgiens am 1. Januar 1972 rund 38 700 Schiffe mit 17,3 Mio Tonnen Tragfähigkeit.

Nach den Angaben des Statistischen Amtes der EG gab es in den drei erfaßten Rheinuferstaaten und Belgien vor zehn Jahren insgesamt rund 22 300 Unternehmen, die Binnenschiffahrt betrieben. Für unsere Betrachtung sind weiter die Angaben von Interesse, daß in den drei Rheinuferstaaten und Belgien nur 141 Unternehmen 20 und mehr Schiffe besaßen, während 18 276 Unternehmen nur über ein einziges Schiff, weitere 2 522 Unternehmen nur über 2 Schiffe verfügten. Diese beiden Unternehmensgruppen waren mit 93 % an der gesamten Binnenflotte der drei Rheinuferstaaten und Belgiens beteiligt. Ihr Anteil an der Tonnage ist natürlich wesentlich geringer. So verfügen einige große Reedereien über weit mehr als 100 Schiffe. Diese industriell arbeitenden Unternehmen spielen gerade in der Rheinschiffahrt eine bedeutende Rolle.

29) Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften, Jahresstatistik 1971, Luxemburg 1973, S. 66. Rapport annuel de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin 1971, Straßburg o.J., S. 92-99.

Typisch für die Binnenschiffahrt Westeuropas ist aber das Nebeneinander einer großen Anzahl von Partikulieren mit geringer Tonnage und fehlender eigener Akquisition auf der einen Seite, einer kleinen Zahl mittlerer und großer Reedereien auf der anderen Seite. Der hieraus resultierende scharfe Wettbewerb wird im nationalen Verkehr durch Tour-de-rôle-Verfahren und staatliche Frachtfestsetzung abgeschwächt, wirkt sich dagegen im internationalen Verkehr, wo privatrechtliche Pools und Konventionen zur Zeit nur sehr begrenzte Einwirkungsmöglichkeiten haben, nahezu uneingeschränkt aus.

Es ist noch darauf hinzuweisen, daß vor allem in den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland der Zusammenschluß von Kleinschiffern in Partikuliergenossenschaften erhebliche Bedeutung gewonnen hat. Diese Vereinigungen unterhalten Büros in den wichtigsten Binnenhäfen. Sie akquirieren Fracht, verteilen sie unter den Genossen und erledigen für sie ebenfalls die Abrechnung. Hierdurch konnte die Wettbewerbsfähigkeit dieser Unternehmensgruppe wesentlich gestärkt werden.

###### 2. Die Donauschiffahrt

Handelt es sich demnach bei der internationalen Rheinschiffahrt um einen weitgehend durch Wettbewerb geregelten Markt, so wirken sich auf die Donauschiffahrt staatliche Interventionen entscheidend aus. Dies ergibt sich zwangsläufig aus den planwirtschaftlichen Zielsetzungen, die für die Reedereien der Staatshandelsländer mit dem weitaus größten Anteil an der Donaufflotte ebenso wie für die Verloader aus diesen Ländern verbindlich sind. Die sich insoweit für die österreichische und deutsche Donauschiffahrt stellenden Probleme werden später noch näher untersucht werden. Hier ist zunächst auf die Unternehmensstruktur der Donauschiffahrt einzugehen.

Außer Jugoslawien haben die sechs an der Donauschiffahrt beteiligten Staatshandelsländer ihre Flotten in jeweils einer Reederei zusammengefaßt: Ebenso besteht in Österreich und der Bundesrepublik Deutschland nur je eine Reederei, die internationalen Güterverkehr auf der Donau betreibt und die sich im Besitz der öffentlichen Hand befindet. Es handelt sich um folgende Unternehmen<sup>30)</sup>:

die Sowjetische Donaudampfschiffahrt (SDP), Izmail, mit 657 Schiffen und 931 000 Tonnen Tragfähigkeit;

die Rumänische See- und Flußschiffahrt (NAVROM), Bukarest, mit 1398 Schiffen und 851 000 Tonnen Tragfähigkeit;

die Bulgarische Flußschiffahrt (BRP), Russe, mit 310 Schiffen und 315 000 Tonnen Tragfähigkeit;

die Jugoslawische Flußschiffahrt (JRB), Belgrad und der Dunavski Lloyd (DL), Sisak, mit insgesamt 1217 Schiffen und 740 000 Tonnen Tragfähigkeit;

die Ungarische Schiffahrtsgesellschaft A.G. (MAHART), Budapest, mit 453 Schiffen und 284 000 Tonnen Tragfähigkeit;

die Tschechoslowakische Donauschiffahrt, Nationalunternehmen (CSPD), Bratislava, mit 229 Schiffen und 219 000 Tonnen Tragfähigkeit;

30) Die Bezeichnungen der Reedereien sind der von der DDSG herausgegebenen, nicht offiziellen deutschen Fassung des Bratislavaer Abkommens entnommen.



die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG), Wien, mit 184 Schiffen und 190 000 Tonnen Tragfähigkeit;  
die Bayerischer Lloyd Schiffahrts-AG (BL), Regensburg, mit 95 Schiffen und 63 000 Tonnen Tragfähigkeit.

Die für alle Donauländer gleichartige Unternehmensstruktur der Donauschiffahrt ist demnach von der in der Rheinschiffahrt vorhandenen Vielfalt völlig verschieden. Den über 22 000 Unternehmen im Gebiet der Europäischen Gemeinschaften, die größtenteils auch auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen tätig sind, stehen nur 9 Großreedereien auf der Donau gegenüber.

Die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit zwischen den neun Donau-Reedereien sind theoretisch günstig, werden für die beiden westlichen Unternehmen aber durch die grundlegenden Unterschiede in der Wirtschaftsverfassung und wirtschaftlichen Zielsetzung sehr erschwert. Hierauf wird noch einzugehen sein. Es wird aber schon darauf hingewiesen, daß die Reedereien der Staatshandelsländer nicht nach marktwirtschaftlichen, sondern nach planwirtschaftlichen Gesichtspunkten handeln, wenn sie ihre Schiffe einsetzen. So können Verkehrsleistungen erforderlichenfalls auch zu nicht kostendeckenden Preisen angeboten und erbracht werden, wenn beispielsweise das Ziel der Förderung des Exports oder der Beschaffung knapper Devisen gesamtwirtschaftlich für vorrangig gehalten wird. Hinzukommt, daß diese Reedereien in Vereinigungen staats eigener Betriebe integriert sind und ihre Leistungen im Rahmen des für diese Vereinigungen bestehenden Gesamtplanes erbringen. Hier gibt es zwar Parallelen zur Tätigkeit westlicher Reedereien im Verband eines Konzerns, wo aber doch immer die Gewinnerzielung für das Unternehmen ausschlaggebend bleibt.

#### *b) auf der Seite der Verloader*

##### *1. Die Rheinschiffahrt*

Die Ausführungen über die Schiffahrtsunternehmen gelten entsprechend für die Verkehrsnutzer. Hier hat es die Rheinschiffahrt mit einer Vielzahl von Nachfragern zu tun. Dabei haben allerdings die Großverlader der Grundstoff-, Eisen- und Stahl-Industrie sowie der chemischen Industrie besondere Bedeutung und nehmen auf die Festsetzung der Preise und Beförderungsbedingungen starken Einfluß. Insgesamt ist aber die Frachtbildung sehr differenziert und entspricht bei normalen Marktbedingungen weitgehend dem Spiel von Angebot und Nachfrage. Dies gilt sowohl für die Kontraktfrachten, das heißt Vertragsabschlüsse über größere Beförderungsmengen und für längere Zeit, als auch für die Tagesfrachten, das heißt Abschlüsse für Einzelfahrten.

Ausgenommen hiervon bleiben allerdings die Beförderungen zu Festfrachten oder Margentartifen, die im Binnenverkehr der Bundesrepublik Deutschland, der Niederlande sowie Belgiens und Frankreichs von Bedeutung sind. Die Rheinschiffahrt kennt aber derartige Interventionen nicht, die mit der Mannheimer Akte nicht vereinbar wären.

##### *2. Die Donauschiffahrt*

Im Gegensatz zur Rheinschiffahrt hat es die Donauschiffahrt mit wenigen Großverladern, wie staatlichen Industriekombinaten und Außenhandelsunternehmen, zu tun. Die Beför-

derungsverträge sind insoweit Bestandteil der staatlichen Planung. Dies gilt allerdings nicht für die Verloader in Österreich und der Bundesrepublik Deutschland.

In der Donauschiffahrt geben bei dem großen Übergewicht der Verloader und Reedereien aus Staatshandelsländern planwirtschaftliche Überlegungen und außenwirtschaftliche Interessen den Ausschlag bei der Festsetzung der Frachten und Beförderungsbedingungen. Nur so ist es zu erklären, daß die für die Donauschiffahrt maßgeblichen Frachtsätze des Abkommens von Bratislava im Zeitraum von 1955 bis 1979 unverändert beibehalten worden sind. Auf Einzelheiten des Frachtbildungsverfahrens wird später noch eingegangen.

#### *V. Die Kosten- und Ertragssituation*

##### *a) Die Rheinschiffahrt*

Die Ertragsslage der Rheinschiffahrt ist seit Jahren sehr angespannt. Schon vor dem Einsetzen der wirtschaftlichen Rezession hat die Vertretung des Rheinschiffahrtsgewerbes immer wieder nachdrücklich darauf hingewiesen, daß auf Grund des scharfen Wettbewerbs Beförderungen vielfach zu Frachten ausgeführt würden, welche die Gesamtkosten der Unternehmen nicht deckten. Neben der starken Kostensteigerung, die seit mehr als zehn Jahren allgemein zu verzeichnen ist und die sich seit 1972 infolge der enormen Verteuerung des Dieseltreibstoffes noch sehr verschärft hat, trägt vor allem die mangelnde Ausnutzung der Kapazität der Rheinflotte entscheidend zu dieser ungünstigen Entwicklung bei. Hierin kommt der Rückgang der Nachfrage nach Leistungen der Rheinschiffahrt, insbesondere auf Grund des allgemeinen Konjunkturrückgangs sowie infolge struktureller Veränderungen, wie beispielsweise beim Mineralölverbrauch, zum Ausdruck. Hinzu kommt aber, daß die Unternehmen in Zeiten guter Konjunktur dazu neigen, Investitionen vorzunehmen, die über den Ersatz des veralteten Schiffsraums weit hinausgehen.

Es bleibt abzuwarten, ob die bisher vor allem in der Bundesrepublik Deutschland getroffenen umfassenden Abwrackmaßnahmen zu einer anhaltenden Bereinigung der Kapazitätsslage führen werden. Das gleiche gilt für preispolitische „Ordnungsmaßnahmen“ des Rheinschiffahrtsgewerbes, wie die für bestimmte Güter und Verkehrsrelationen abgeschlossenen Pools und Konventionen. Diese privatrechtlichen Vereinbarungen zur Einschränkung des Wettbewerbs haben sich gerade in Krisenzeiten, wo sie eine wichtige Stabilisierungsfunktion hätten, als unzureichend und anfällig erwiesen. Insgesamt ist die Beschäftigungslage der Rheinschiffahrt schon seit langem angespannt und würde durch Wettbewerb von außen sicher noch verschärft werden.

##### *b) Die Donauschiffahrt*

Über die Ertragssituation der an der Donauschiffahrt beteiligten Reedereien aus Staatshandelsländern liegen keinerlei Angaben vor. In den uns zugänglichen Veröffentlichungen finden sich allerdings Anspielungen auf die „privilegierte Stellung“ dieser Reedereien auf Grund ihrer besonderen Funktion im Ost-West-Handel und ihrer Rolle als Beschaffer harter Devisen. Zu einer betriebs- und volkswirtschaftlichen Beurteilung reichen diese Angaben aber nicht aus. Auf einzelne Bedingungen der Marktposition dieser Reedereien wird im Zweiten Teil noch näher eingegangen.

In Bezug auf die Kostensituation der Reedereien aus Staatshandelsländern erscheinen folgende Feststellungen wichtig: Ein wesentlicher Vorteil dieser Reedereien ergibt sich aus dem dortigen Wirtschaftssystem. Bei niedrigerem Lebensstandard und völlig andersgerichteten wirtschaftlichen Zielsetzungen konnten in der zentralen Verwaltungswirtschaft der Staatshandelsländer die Kosten lange Zeit niedrig gehalten werden. So blieben dort die Kostensteigerungen im Zeitraum von 1950 bis etwa 1978 weit hinter den in allen marktwirtschaftlich orientierten Ländern zu verzeichnenden Steigerungen zurück. Dies gilt gerade auch für den Dienstleistungssektor.

Auch heute noch können die Reedereien der Staatshandelsländer mit erheblich niedrigeren Lohnkosten operieren als ihre westlichen Konkurrenten. Dagegen sind auch bei ihnen die Gasölpreise in den letzten Jahren stark erhöht worden und belasten die Unternehmen entscheidend. Bei dem hohen Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten der Binnenschifffahrt ist es insoweit zu einer Angleichung der Kosten für die Reedereien aus den marktwirtschaftlich orientierten Ländern und aus den Staatshandelsländern gekommen. Hieraus dürfte auch die jetzige Bereitschaft aller Donaureedereien zur laufenden Anpassung der Tarife an die Kostensteigerungen resultieren, wie sie seit 1980 praktiziert wird.

Ein weiterer wichtiger Kostenvorteil ergibt sich aus der geographischen Struktur der Donauschifffahrt, was *L. Mahr* wie folgt beschrieben hat<sup>31)</sup>:

„Während die Donau zwischen Regensburg und Komorn infolge ihrer starken Strömung und der hierdurch eingengten Fahrinne zeitlich als auch tauchungs- und anhangmäßig nur beschränkt befahren werden kann, ist zwischen Komorn und der Donaumündung die Tag- und Nachtfahrt ebenso möglich wie Konvois von acht bis zehn Einheiten mit einer Ladung von rund 8000 t. Daß die Frachtsätze im Bratislavaer Abkommen für die Donauschiffahrtsgesellschaften, die ihre Verkehre überwiegend zwischen Komorn und der Donaumündung abwickeln, kostendeckend, ja sogar gewinnbringend sind, ist verständlich.“

Wenn zwar die vor achteinhalb Jahren getroffenen Feststellungen in Bezug auf die geographischen Gegebenheiten „natürlich“ unverändert weiter gelten, so ist doch eine wesentliche Änderung eingetreten: Bei der Neuherausgabe des Donaugütertarifs ist ab 1978 den besonderen Bedingungen der Schifffahrt auf der oberen Donau Rechnung getragen worden, so daß sich hieraus zur Zeit wohl keine Belastung der DDSG und des Bayerischen Lloyd ergibt.

Für die Bayerischer Lloyd Schifffahrts-AG und die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG) liegen uns keine Geschäftsberichte für die letzten Jahre mehr vor. Der Bayerische Lloyd ist Mitte 1978 aus dem Besitz des Bundes und des Landes Bayern an die bundeseigene Speditionsgesellschaft Rhenus-WTAG übergegangen. Der Reedereiteil wird inzwischen von der Stinnes-Reederei AG, Duisburg, mit verwaltet, die ihrerseits dem bundeseigenen VEBA-Konzern angehört. Die DDSG ist ebenfalls ein staatliches Unternehmen. Nach Angaben im Informationsdienst des Österreichischen Wasserstraßen- und

31) *Mahr, L.*, Die Tätigkeit im Rahmen des Bratislavaer Abkommens, in: *Verkehr*, 15. Juni 1973, S. 889.

Schiffahrtsvereins<sup>32)</sup> ist das Grundkapital der Reederei durch „Kapitalzuführung seitens des Bundes seit 1972 von 150 Mio öS auf 755 Mio öS erhöht worden.“

In Bezug auf die Ertragslage der beiden nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen arbeitenden Donaureedereien kann folgendes festgestellt werden: Aus dem letzten vorliegenden Geschäftsbericht des Bayernlloyd (1976) ergibt sich, daß die Reederei in diesem Jahr einen geringen Überschuß erzielen konnte. Nach Verrechnung mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr in Höhe von 2,3 Mio DM mußte allerdings erneut ein Verlust in Höhe von 2,2 Mio DM auf neue Rechnung vorgetragen werden. Für die Zeit nach der Eingliederung des Unternehmens in den VEBA-Konzern liegen keine Geschäftsberichte mehr vor. Für die DDSG bin ich auf Informationen in der Fachpresse angewiesen. Danach ergibt sich folgendes Bild: Im Jahr 1976 betrug der Verlust 7 Mio öS, im Jahr 1977 26 Mio öS. Das Defizit konnte im Jahr 1978, in dem die Beförderungsmenge der DDSG zum ersten Mal die Grenze von 3 Mio Tonnen überschritt, um 3 Mio öS verringert werden. Im Jahr 1979 schloß die Betriebsergebnisrechnung dann aber trotz einer weiteren Erhöhung der Beförderungsmenge auf 3,4 Mio Tonnen mit einem Verlust von fast 40 Mio öS ab, der allerdings durch eine entsprechende Entnahme aus den Rücklagen ausgeglichen werden konnte. Im Jahr 1981 schließlich belief sich der bilanzmäßige Verlust auf 18,2 Mio öS<sup>33)</sup>. Die Verluste werden in der Regel durch entsprechende Zahlungen des Staates ausgeglichen. Von Interesse ist schließlich noch die Information von Seiten der DDSG, daß es ihr für 1981 gelungen ist, die Frachtsätze in allen Bereichen zu erhöhen, und zwar, je nach Wettbewerbslage, um 6 bis 25 %. Die Erhöhung reiche aber nicht aus, die starke Erhöhung der Treibstoffkosten wettzumachen<sup>34)</sup>.

32) *Schifffahrt und Strom*, Heft 84, Januar 1982, S. 9.

33) *Verkehr*, Jg. 1981, Heft 42.

34) *Donau-Kurier*, hrsg. von der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Heft 43, Wien, März 1981.

## Zweiter Teil: Rechtliche und politische Probleme, die sich für die Rheinschifffahrt im Wettbewerb mit der Donauschifffahrt ergeben würden

### Vorbemerkungen

In diesem Teil der Abhandlung möchten wir im Anschluß an den Überblick über die ökonomischen Daten auf die wichtigsten Fragen rechtlicher und damit auch politischer Natur eingehen, die sich für den etwaigen Wettbewerb zwischen Rhein- und Donauschifffahrt nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung ergeben würden. Die gleichen Probleme bestehen übrigens grundsätzlich schon heute für den Wettbewerb der österreichischen und deutschen Donau-Reederei mit ihren Konkurrenten aus den Staatshandelsländern.

### I. Kabotagevorbehalt

*Artikel 1* der Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau vom 18. August 1948 (Donau-Konvention)<sup>35)</sup> bestimmt: „Die Schifffahrt auf der Donau ist für die Angehörigen, die Handelsschiffe und die Waren aller Staaten auf Grundlage der Gleichstellung bezüglich der Hafengebühren und der Bedingungen für die Handelsschifffahrt frei und offen. Vorstehendes findet keine Anwendung auf den Verkehr zwischen Häfen desselben Staates.“

Im Gegensatz zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte enthält also die Donau-Konvention einen ausdrücklichen Vorbehalt in Bezug auf die Kleine Kabotage, die nach der ergänzenden Vorschrift des *Artikels 25* der Konvention Schiffen unter fremder Flagge nur auf Grund besonderer Bestimmungen des betreffenden Donaustaates gestattet ist. In der Praxis sind ausschließlich die eigenen Schiffe ermächtigt, Beförderungen von Passagieren und Waren im Verkehr zwischen Häfen ein und desselben Staates auszuführen.

Der völkerrechtlich verbindliche Kabotage-Vorbehalt wird durch eine Vorschrift des Abkommens über die Internationalen Donaugütertarife (IDGT)<sup>36)</sup>, an dem alle 9 Donau-reedereien beteiligt sind, noch ausgeweitet. Die am 1. Januar 1980 in Kraft getretene neue Fassung des sogenannten Abkommens von Bratislava sieht nämlich in Ziffer 1.2 der Allgemeinen Bestimmungen vor, daß auch die Beförderungen zwischen zwei Donaustaaten grundsätzlich den „nationalen Schifffahrts-Gesellschaften“ vorbehalten bleiben. Nur, wenn beide Gesellschaften auf die Beförderung verzichten, darf eine dritte Schifffahrtsgesellschaft eingeschaltet werden. Damit ist praktisch der gesamte Donauverkehr „reserviert.“

In der Praxis besteht daher auf der Donau zur Zeit keine Schifffahrtsfreiheit, unterliegt jeder Beförderungsvertrag einer öffentlich-rechtlichen Regelung, sei es auch nur im Rahmen des Abkommens von Bratislava.

35) Originalfassung russisch und französisch: Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, Budapest 1975. Wir zitieren nach der im Gesetzblatt der Bundesrepublik Österreich Nr. 40/1960 veröffentlichten deutschen Fassung.

36) Zitiert nach der von der ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft herausgegebenen deutschen Fassung, Wien 1980; verbindlich ist nur die russische Originalfassung. Siehe die ausführliche Behandlung in Unterabschnitt V a).

Im übrigen sind von der Schifffahrt die von den jeweils zuständigen Donaustaaten oder Stromsonderverwaltungen nach einheitlichen Grundsätzen erlassenen Zoll-, Sanitäts- und Polizeivorschriften zu beachten. Sie sind ohne Unterschied der Flagge, des Abfahrts- oder Bestimmungsortes der Schiffe oder sonstiger Umstände anzuwenden und dürfen die Schifffahrt nicht behindern (*Artikel 23 und 26* der Konvention).

Nach der Jahresstatistik der Donau-Kommission<sup>37)</sup> sind im Jahr 1979 bei einer Beförderungsmenge von insgesamt 88,7 Mio Tonnen 57,2 Mio Tonnen bzw. fast 65 % in der Kleinen Kabotage befördert worden.

Aus den Angaben über die Leistungen der nationalen Flotten der Donaustaaten<sup>38)</sup> geht hervor, daß die Verkehrsmengen in der Kleinen Kabotage ausschließlich mit eigenen Schiffen des betreffenden Staates befördert worden sind. Unter Berücksichtigung des erweiterten Kabotagevorbehalts auf Grund des Abkommens von Bratislava dürfte sich dieser Anteil noch wesentlich erhöhen. Dagegen macht die Kleine Kabotage in der Rheinschifffahrt zur Zeit nur 40 % des Gesamtverkehrs aus<sup>39)</sup>. Damit bleibt derzeit der größte Teil des gesamten Frachtaufkommens auf der Donau den nationalen Flotten vorbehalten. Es zeigt sich hier deutlich, welche einschneidende Wirkung eine derartig einschränkende Regelung hat. Zu dieser unmittelbaren Auswirkung der Schifffahrtregelung auf der Donau kommen noch weitere indirekte Wirkungen hinzu, wie die folgenden Ausführungen zeigen.

### II. Besondere Regelung der Hafenbenutzung

Nach *Artikel 24* der Donau-Konvention haben alle die Donau befahrenden Schiffe das Recht, unter Einhaltung der örtlich geltenden Vorschriften in Häfen einzulaufen, dort zu laden und zu löschen, Passagiere ein- und auszuschießen sowie Treibstoff und Proviant zu übernehmen. Diese allgemeine Ermächtigung wird durch die Vorschrift des *Artikels 41* präzisiert. Danach müssen die Reedereien mit den in den Häfen ansässigen Transport- und Speditionsdiensten Abmachungen treffen, um die Umschlagseinrichtungen, Gerätschaften, Magazine, Lagerplätze usw. benutzen zu können.

Aus dieser Auflage könnten sich Schwierigkeiten dann ergeben, wenn nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung eine größere Anzahl westeuropäischer Schifffahrtsunternehmen am Wechselverkehr teilnehmen und die Hafeneinrichtungen in den Staatshandelsländern benutzen will. Nicht jedes dieser Unternehmen wäre sicher in der Lage, hierfür besondere Vereinbarungen zu treffen, vor allem wenn es sich nur um sporadische Transporte handelt.

Für die einzigen zur Zeit am Verkehr mit den östlichen Donauländern teilnehmenden westlichen Reedereien, die DDSG und die Bayerischer Lloyd AG, gibt es keine rechtlichen Schwierigkeiten in Bezug auf die Benutzung der Einrichtungen in Donauhäfen der Staatshandelsländer. Die Grundlage hierfür stellen die am 26. September 1955 zwischen den Donaureedereien Bulgariens, Ungarns, Rumäniens, der UdSSR und der Tschechoslowakei geschlossenen Abkommen von Bratislava dar, denen später auch die jugosla-

37) Annuaire statistique de la Commission du Danube pour 1979, S. 37.

38) Annuaire Statistique de la Commission du Danube pour 1979, S. 53–60.

39) Siehe die Angaben in Abschnitt IIIb des Ersten Teils.

wischen Staatsreedereien und im Jahr 1968 ebenso die beiden westlichen Donaureedereien, die DDSG und die Bayerischer Lloyd AG, beigetreten sind<sup>40)</sup>. Damit sind die Voraussetzungen für die uneingeschränkte Anwendung der Vorschrift des Artikels 41 der Donau-Konvention über die Hafenenutzung auch für die beiden wesentlichen Reedereien gegeben. Diese grundsätzliche Regelung wird dann durch Einzelvereinbarungen zum Teil noch ergänzt.

Wenn die rechtliche Seite somit geklärt erscheint, so ergeben sich offensichtlich aber häufiger Schwierigkeiten bei der praktischen Anwendung. So wird Klage darüber geführt, daß die Hafen- und Umschlagsbetriebe in den Donauhäfen der Staatshandelsländer die eigenen Schiffe bei der Abfertigung bevorzugten, so daß Schiffe der beiden westlichen Reedereien zum Teil mit längeren Liegezeiten und entsprechend erhöhten Kosten rechnen müßten. Im übrigen sei die Abfertigung ohnehin langwierig. Genaue Angaben hierüber liegen uns nicht vor.

Schließlich ist noch die Vorschrift des Artikels 40 der Donau-Konvention anzuführen, die vorsieht, daß die Behörden der betreffenden Donaustaaten Hafengebühren von den Schiffen erheben. Dabei sind einheitliche Sätze nicht festgelegt worden. Allerdings ist eine unterschiedliche Behandlung auf Grund der Flagge, des Abfahrts- oder Bestimmungsortes des Schiffes oder aus sonstigen Gründen unzulässig. Ebenso gibt es keine einheitlichen Entgelte für die Benutzung der Lade- und Löscheinrichtungen, der sonstigen Geräte, Speicher und Lagerplätze, die örtlich unterschiedlich festgesetzt oder vertraglich vereinbart werden. Sie müssen allerdings entsprechend Artikel 41, Absatz 2 der Donau-Konvention ohne unterschiedliche Behandlung erhoben werden.

### III. Schwierigkeiten bei der Gründung von Niederlassungen

Während im Rheinstromgebiet auf Grund der fortgeschrittenen Liberalisierungsmaßnahmen der Europäischen Gemeinschaften für einen Ausländer praktisch keine Schwierigkeiten mehr bestehen, Handels- und Verkehrsniederlassungen zu begründen, unterliegt die Niederlassung in den Staatshandelsländern einengenden einzelstaatlichen Vorschriften. Genaue Angaben hierüber sind in der uns vorliegenden Dokumentation nicht enthalten. Die Donau-Konvention enthält hierüber keine Bestimmung, was erklärlich ist, da es sich bei ihr ja um eine Schifffahrtsregelung handelt. Dagegen ist in einem der Teilabkommen des Abkommens von Bratislava die Frage der „gegenseitigen Agentierung und Betreuung“ von Schiffen der Donaufлотten ausführlich geregelt. Danach sichern sich die vertragsschließenden Schifffahrtsgesellschaften gegenseitig die Abfertigung und Betreuung ihrer Fahrzeuge durch ihre Agenturen in den Donauhäfen zu. Hierzu werden Übereinkommen unter Berücksichtigung der für den betreffenden Hafen gültigen Vorschriften und der Bestimmungen des Teilabkommens geschlossen<sup>41)</sup>.

Es kann davon ausgegangen werden, daß Reedereien aus den Rheinuferstaaten und Belgien, die nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals am Donau-Verkehr teilnehmen wollen, auf Grund von Vereinbarungen, die den mit der DDSG und der Bayeri-

40) Die Vorschriften des Abkommens über allgemeine Verfrachtungsbedingungen im Güterverkehr sind durch die Vereinbarung von 1979 teilweise geändert worden. Siehe die ausführliche Behandlung in Unterabschnitt V a).

41) Siehe die ausführliche Behandlung in Unterabschnitt V a).

scher Lloyd AG zur Zeit schon bestehenden entsprechen, entweder eigene Niederlassungen bzw. Agenturen gründen oder sich der Dienste bereits ansässiger Firmen bedienen könnten. Hier dürfte bei entsprechender Vorbereitung und Unterstützung durch die zuständigen Dienststellen der eigenen Verwaltung nicht mit besonderen Schwierigkeiten zu rechnen sein.

### IV. Benachteiligung bei der Auftragsvergabe

#### a) im allgemeinen

In Unterabschnitt I ist schon ausgeführt worden, wie sehr der Vorbehalt der Kleinen und praktisch auch der Großen Kabotage die nationalen Reedereien der Donauuferstaaten begünstigt und das Tätigwerden ausländischer Reedereien erschwert. Hinzukommt, daß in allen an der Donauschifffahrt beteiligten Staatshandelsländern Devisenüberlegungen bei der Vergabe von Beförderungsaufträgen an die Schifffahrt ausschlaggebend sind. Hierauf hat neuerlich Direktor L. Mabr, Leiter der Kommerziellen Abteilung der DDSG, hingewiesen<sup>42)</sup>. In unserem Zusammenhang sind vor allem folgende Feststellungen von Interesse: „Für den grenzüberschreitenden Verkehr auf der Donau gelten im Außenhandel der RgW-Länder strenge Auflagen aufgrund des bestehenden Außenwirtschaftsmonopols, das sich aus einem Außenhandelsmonopol, einem Außenhandelstransportmonopol und aus einem Valutamonopol zusammensetzt. Nach wie vor versuchen diese Länder, ihre Export- und Importgeschäfte so zu tätigen, daß die Transportvergabe im eigenen Lande verbleibt und die Transportdurchführung bis zum Bestimmungsort, bzw. ab dem ausländischen Versandort von ihnen beeinflußt wird. Wurden die Transporte auf der Donau noch vor rund zwei Jahrzehnten nahezu ausschließlich in Flotteneinheiten der RgW-Länder abgewickelt und die Reederei des Außenhandelspartners, wenn überhaupt, nur in geringem Umfange beteiligt, hat sich die Situation inzwischen doch etwas geändert. Dazu trugen nicht nur die engeren Kontakte der Donaureedereien im Rahmen des Bratislavaer Abkommens bei, sondern auch die Einflußnahme der ausländischen Außenhandelspartner, die bei ihren Verhandlungen auch zum Teil die Interessen der heimischen Schifffahrtsgesellschaften mit wahrnehmen. Im übrigen bestehen solche Probleme nicht nur im Verhältnis zwischen den westlichen und den südöstlichen Donaureedereien, sondern auch innerhalb der Schifffahrtsgesellschaften der RgW-Länder und mit Jugoslawien.“

#### b) Einseitige Anwendung der cif- und fob-Klausel

Bei dem vorherrschenden Bestreben der Wirtschaftsorgane der Staatshandelsländer, Westdevisen soweit möglich zu sparen oder zu verdienen, ist es nur natürlich, daß Verladere aus diesen Ländern Beförderungsverträge für Exportsendungen möglichst unter Anwendung der cif-Klausel, Empfänger von Importsendungen dagegen unter Anwendung der fob-Klausel abschließen, um auf diese Weise ihren eigenen Reedereien die Beförderungen übertragen zu können. Soweit aber deutsche und österreichische Firmen die Entscheidung über das zu beauftragende Verkehrsunternehmen selbständig treffen können, wird diese Entscheidung häufig durch Dumpingangebote beeinflußt.

42) Mabr, L., Die Marktchancen der Binnenschifffahrt auf der Donau, nicht veröffentlichter Vortrag, Wien 1980.

Hierzu hat der Generaldirektor der DDSG, *Luczensky*, in einem Vortrag festgestellt<sup>43)</sup>: „An dieser Stelle erscheint es nicht unzweckmäßig, kurz auf das bereits erwähnte Außenhandelsmonopol der COMECON-Länder einzugehen. Seine Auswirkungen beeinflussen nämlich den Anteil der DDSG am Transportaufkommen im Warenaustausch mit Österreich und den Mitgliedstaaten des COMECON wesentlich. Die staatlichen Außenhandelsunternehmungen der COMECON-Länder verkaufen grundsätzlich auf Basis c & f Donaubestimmungshafen, kaufen aber auf Grundlage fob ausländischer Donauversandhafen. Auf diese Weise bleibt die Transportvergabe jeweils ausschließlich in Händen der abschließenden COMECON-Unternehmungen. Aus Gründen der Devisenersparnis werden dann nur die in diesen Ländern heimischen Schiffahrtsgesellschaften bei der Transportdurchführung auf der Donau bevorzugt. Aus dieser Praxis resultiert der geringe Anteil der DDSG in einzelnen Südostverkehren.“

### c) Vertragliche Zuteilung von Beschäftigungsquoten

Da, wie schon ausgeführt worden ist, den westlichen Donau-Reedereien auch für den Wechsel- und Transitverkehr die freie Akquisition in den Staatshandelsländern nicht oder nur unter sehr erschwerten Bedingungen möglich ist, haben die DDSG und die Bayerischer Lloyd AG in den vergangenen Jahren mit den staatlichen Reedereien der übrigen Donauuferstaaten eine Anzahl Abkommen geschlossen. Während noch 1975 vollständige Informationen über die Einzelheiten dieser Abkommen, insbesondere auch über die Aufteilung der Quoten zu erhalten waren, ist dies heute wegen des „Betriebsgeheimnisses“ nicht mehr möglich gewesen. Allein über den im Dezember 1980 erneuerten „Quotierungsvertrag“ zwischen dem Bayerischen Lloyd und der DDSG liegen uns folgende Informationen vor<sup>44)</sup>:

„Der Vertrag stellt für die Schiffahrtsgesellschaften die wichtigste Grundlage ihrer Tätigkeit auf der Donau dar, zumal nach diesem alle Transporte zwischen deutschen und österreichischen Donauhäfen behandelt werden. Nach den Bestimmungen der Internationalen Donau-Güter-Tarife IDGT fallen die Transporte zwischen den Häfen zweier Länder den in diesen beheimateten Donaureedereien zu. Auch der vor kurzem in Wien paraphierte Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über den Binnenschiffsverkehr sieht im Artikel 4, Ziffer 4 und 5, eine ähnliche Regelung vor und nicht zuletzt wird das in Beratung befindliche österreichische Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Binnenschiffsverkehr auf Wasserstraßen die Gütertransporte auf der Donau den heimischen Binnenschiffahrtsunternehmen vorbehalten. Eine dritte Donaureederei darf Transportaufträge nur mit Zustimmung der heimischen Schiffahrtsgesellschaften übernehmen. Der neue Quotierungsvertrag berücksichtigt bereits diese Bestimmungen, weshalb der Südostverkehr des BL und der DDSG nicht mehr unter den Geltungsbereich dieses Vertrages fallen. Unbeschadet dessen haben sich der BL und die DDSG verpflichtet, freie Transportmengen aus dem Drittländerverkehr dem Quotisierungspartner bevorzugt anzubieten.“

43) Vervielfältigtes Manuskript, Wien, Februar 1977.

44) Donau-Kurier, hrsg. von der DDSG, Wien, März 1981, S. 9.

Im sogenannten Westverkehr werden die Partner wie bisher schon eng kommerziell zusammenarbeiten und jeweils das Einvernehmen bei Transportbeschlüssen herstellen. Die Frachten und die Nebengebühren werden einvernehmlich festgelegt.

Das Quotenverhältnis bleibt unverändert und beträgt 70 % für die DDSG und 30 % für den BL. Diese Regelung weicht zwar von der Bestimmung im deutsch-österreichischen Schiffahrtsvertrag ab, liegt aber in der traditionellen Aufteilung der Transporte auf der Donau zwischen den Partnern BL und DDSG begründet. Es steht völlig außer Zweifel, daß nach Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals die hälftige Aufteilung aller Wasserstraßentransporte zwischen den Schiffahrtsgesellschaften beider Länder gelten wird.“

Nach unserer Auffassung dürften derartige kartellartige Vereinbarungen, die für die Reedereien aus Staatshandelsländern allerdings öffentlich-rechtlichen Charakter haben, noch am ehesten geeignet sein, den Reedereien aus der Bundesrepublik Deutschland und Österreich einen bestimmten Anteil am Donauverkehr zu sichern. Von freiem Zugang zum Markt und freiem Wettbewerb, wie er für die Rheinschiffahrt durch die Mannheimer Akte verbürgt ist, kann aber in der Donauschiffahrt auf Grund der heutigen Regelungen keine Rede sein. Dem trägt offenbar auch der vorstehend zitierte Entwurf für ein österreichisches Gesetz über den zwischenstaatlichen Binnenschiffsverkehr ebenso wie das bereits paraphierte Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über den Binnenschiffsverkehr<sup>45)</sup> Rechnung.

Am Schluß dieses Unterabschnittes soll an Hand einiger statistischer Angaben gezeigt werden, wie sich der Verkehr der DDSG im Jahr 1980 verteilt hat<sup>46)</sup>.

Tabelle 4:

|                       | Beförderungsmengen |        | Netto-tkm |        |
|-----------------------|--------------------|--------|-----------|--------|
|                       |                    |        |           |        |
| Westverkehr (mit BRD) | 1,4 Mio t          | 41,1 % | 147 Mio   | 19,3 % |
| Inlandsverkehr        | 0,8 Mio t          | 24,7 % | 357 Mio   | 8,0 %  |
| Südostverkehr         | 1,1 Mio t          | 34,2 % | 1341 Mio  | 72,7 % |
| Gesamtverkehr         | 3,3 Mio t          | 100 %  | 1845 Mio  | 100 %  |

Es ist für die Wettbewerbssituation bezeichnend, daß der Südost-Verkehr, das heißt der Verkehr zwischen österreichischen Häfen und Häfen der Staatshandelsländer nur 34 % der Gesamtbeförderungsmenge ausmacht. Bei den Verkehrsleistungen in tkm ist der Anteil dieses Verkehrs naturgemäß viel höher und erreicht fast 73 %. Dabei ist zu beachten, daß die durchschnittliche Beförderungswerte im Jahr 1980 mit 550 km sehr groß war. Von Interesse ist in unserem Zusammenhang weiter die Angabe, daß die DDSG im Jahr 1979 nur 16.000 Tonnen im Verkehr zwischen Häfen in Drittstaaten, darunter wohl auch Staatshandelsländern, befördert hat<sup>47)</sup>.

Für die Bayerischer Lloyd AG weist die offizielle Statistik für das Jahr 1979 eine Gesamtbeförderungsmenge von 1,16 Mio Tonnen und eine Verkehrsleistung von fast 312 Mio tkm aus. Hierbei sind 318 000 Tonnen im nationalen Verkehr und 842 000 Tonnen im

45) Paraphierte Fassung vom 18. September 1980.

46) Schiffahrt und Strom, März/April 1981, S. 7 (vom Verfasser berichtete Angaben).

47) Annuaire Statistique de la Commission du Danube pour 1979, S. 60.

internationalen Verkehr befördert worden. Am Verkehr zwischen Häfen der Staatshandelsländer hat die deutsche Donau-Reederei nicht teilnehmen können<sup>48)</sup>. Weitere Angaben liegen uns leider nicht vor.

Insgesamt ist festzustellen, daß der Anteil der beiden marktwirtschaftlich ausgerichteten Reedereien am Gesamtverkehr auf der Donau nur gering ist, wobei der nationale Verkehr und der Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich überwiegt.

#### V. Geregelter Preiswettbewerb

##### a) Regelung durch die Abkommen von Bratislava

Die Donau-Konvention enthält keinerlei Vorschriften in Bezug auf die wirtschaftliche Tätigkeit der Schiffsverkehrsunternehmen, auch nicht über die Festsetzung der Beförderungsentgelte und -bedingungen. Diese unterliegen grundsätzlich der freien Vereinbarung zwischen Verloader und Beförderungsunternehmer. In der Praxis werden allerdings für den größten Teil der Beförderungen im internationalen Donauverkehr die in den Abkommen von Bratislava festgelegten Bedingungen und Frachten angewandt. Zur Regelung der wirtschaftlichen Fragen und der Zusammenarbeit in der Donauschifffahrt haben am 26. September 1955 die staatlichen Donaureedereien der UdSSR, Bulgariens, Rumäniens, Ungarns und der Tschechoslowakei drei Abkommen geschlossen. Die Abkommen können zwar einseitig gekündigt, aber nur durch einstimmigen Beschluß geändert werden.

Die beiden jugoslawischen Donaureedereien sind diesen Abkommen in den Jahren 1966/67, die österreichische DDSG und die Bayerischer Lloyd AG am 2. Dezember 1968 beigetreten. Nach jahrelangen Verhandlungen konnten die Abkommen 1979 neu gefaßt und ergänzt werden. Zur Zeit umfaßt das Bratislavaer Abkommen folgende vier Teilabkommen, die in unserem Zusammenhang von Interesse sind<sup>49)</sup>:

- Allgemeine Verfrachtungsbedingungen im Güterverkehr,
- die Internationalen Donaugütertarife (IDGT),
- Beförderung von beladenen und leeren Containern auf der Donau,
- Remork, Hilfeleistung bei Havarien, Agentierung.

Während das Abkommen über Remork, Hilfeleistung und Agentierung für die gesamte Donauschifffahrt gilt, erstrecken sich die drei anderen Abkommen nur auf Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Anfang 1981 hat L. Mabry, der als Leiter der kommerziellen Abteilung der DDSG an den Revisionsarbeiten maßgeblich beteiligt war, dargestellt, welche wesentlichen Neuerungen am Bratislavaer Abkommen vorgenommen worden sind<sup>50)</sup>. Danach haben die langjährigen Bemühungen der beiden westlichen Donaureedereien, die Frachtsätze des Abkommens den stark gestiegenen Kosten und der geänderten Parität des Rubels anzupassen, zunächst ab 1977 zu einem Teilerfolg geführt. Damals wurden nämlich Fracht-Koeffizienten für

48) Annuaire, a.a.O., S. 61.

49) Deutsche Fassung, hrsg. von der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien 1980, mit Ergänzungen. – Weitere Vereinbarungen betreffen „die Betreuung von unbemannten Fahrzeugen“ in den Donauhäfen, die „gegenseitige Durchführung von Schiffsreparaturen“ und „die Durchführung der Direktorenkonferenz der Donauschiffahrtsgesellschaften.“

50) Mabry, L., Bratislavaer Abkommen, Basis für Gütertransporte auf der Donau, Wien 1981, nicht veröffentlicht.

Beförderungen zwischen deutschen und österreichischen Donauhäfen einerseits, den übrigen Donauhäfen andererseits eingeführt, um so der unterschiedlichen Kostenlage Rechnung zu tragen. Eine umfassende Revision und starke Anhebung aller Frachtsätze wurde aber erst möglich, nachdem der Einheitliche Transittarif (MTT) der Eisenbahnen der RgW-Länder der Kostenentwicklung angepaßt worden war.

Das Abkommen über einheitliche Tarife ist dann ab 1. Januar 1980 durch die Internationalen Donau-Güter-Tarife (IDGT) ersetzt worden. In diesem Zusammenhang sind die nachstehend wiedergegebenen Feststellungen Mabrys von Interesse<sup>51)</sup>:

„Die IDGT, die von den beiden westlichen Donauschiffahrtsgesellschaften in ihren Südostverkehren angewendet werden, sehen grundsätzlich folgendes vor:

1. Das Transportsubstrat auf der Donau aus dem Außenhandel zweier Länder fällt ausschließlich den in diesen Ländern beheimateten Donaureedereien zu.
2. Die in den IDGT zwischen zwei Donauhäfen geltenden Schiffsfrachtsätze in Rubel je 1.000 kg sind verbindlich. Eine Änderung nach unten oder oben bedarf der Zustimmung des Schiffsahrtspartners, d.h. eine Reederei allein kann die Frachtsätze nicht korrigieren.
3. Die Frachtsätze in der Talrichtung sind gegenüber jenen, die in der Bergrichtung gelten, ermäßigt, um zusätzliches Transportsubstrat dem Donauwege zuzuführen. Dieses Prinzip wird im deutsch-österreichischen Güterverkehr nicht angewendet, da die Taltransporte ohnehin ca. 5 x so groß als die Bergtransporte sind.
4. Im Prinzip werden nur größere Transportmengen übernommen, deshalb auch Mindestfrachtlungsgewichte je Donaufahrzeug. Diese Regelung schließt aber nicht aus, daß auch Mengen unter einer kompletten Fahrzeugladung unter bestimmten Voraussetzungen übernommen werden.
5. Die im Abkommen über allgemeine Verfrachtungsbedingungen vorgesehenen Lade- und Löschnormen müssen eingehalten werden. Diese sind nach Auffassung der westlichen Reedereien relativ niedrig und entsprechen nicht in allen Häfen der technischen Ausrüstung.
6. Da die Frachtsätze in Rubel festgelegt sind, liegt das Kursrisiko bei den Donaureedereien, insbesondere bei den beiden westlichen Schiffsahrtsgesellschaften BL und DDSG.
7. Die IDGT sehen zwar die Möglichkeit der Einhebung von Niederwasserzuschlägen vor, machen diese aber von der Zustimmung des Auftraggebers abhängig. Die Schiffsahrtsgesellschaften können allerdings in solchen Fällen vom Beförderungsauftrag zurücktreten.
8. Die Tarifierung der Güter berücksichtigt bei verschiedenen verkehrswichtigen Gütern den Auslastungsgrad der Donaufahrzeuge.“

Schließlich stellt Mabry fest<sup>52)</sup>, daß mit dem vorstehend angeführten Beschluß die nahezu fünfundzwanzig Jahre dauernde Erstarrung der Tarife im Rahmen des Bratislavaer Abkommens beseitigt werden konnte. Hierzu sei ein Kompromiß zwischen zwei Gruppen, nämlich den Schiffsahrtsgesellschaften der RgW-Länder auf der einen, den westlichen

51) Mabry, L., a.a.O., S. 2.

52) Mabry, L., a.a.O., S. 4.

Donaureedereien und den jugoslawischen Schiffahrtsgesellschaften auf der anderen Seite notwendig gewesen. Es könne erwartet werden, daß sich die Frachtsätze auf der Donau in Zukunft der Kosten- und Marktlage jeweils anpassen würden. In unserem Zusammenhang ist weiter der Hinweis von Interesse, daß im Rahmen der Direktorenkonferenz des Bratislavaer Abkommens derzeit an einer umfassenden Vereinbarung (Statut) über die Zusammenarbeit der Donauschiffahrtsgesellschaften gearbeitet wird. Die Schwierigkeit dieser Arbeiten liege vor allem darin, daß das Abkommen von Bratislava in einigen Donaustaaten Verordnungscharakter habe, in anderen Uferstaaten dagegen eine rein privatrechtliche Vereinbarung zwischen Unternehmen darstelle<sup>53)</sup>.

Den prägnanten Ausführungen eines der besten Kenner dieser schwierigen Materie ist nichts hinzuzufügen. Hieraus wird auch deutlich, mit welchen Hindernissen Unternehmen der Rheinschiffahrt nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung auf der Donau zu rechnen hätten. Sicherlich könnte nur in einer umfassenden völkerrechtlichen Vereinbarung eine befriedigende Lösung für die Teilnahme von Schiffen aus dem Rheinstromgebiet an der Donauschiffahrt gefunden werden.

Mit den Abkommen über die Verfrachtungsbedingungen und die Internationalen Donaugütertarife sind die Beförderungsbedingungen und Frachten für die gesamte Donauschiffahrt mit Ausnahme der Kleinen Kabotage und des Verkehrs zwischen Häfen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich verbindlich festgelegt worden. Insofern ist der unternehmerische Spielraum hier eingeschränkt, wogegen in der Rheinschiffahrt die Frachten grundsätzlich frei vereinbart werden können. Auch hierin zeigt sich, daß beide Schiffahrtssysteme völlig unterschiedlich sind und damit auch die Wettbewerbsbedingungen.

#### b) Anpassung der Frachten an die Kostenentwicklung

Die Frachtsätze, die in 7 Tarifklassen unter Berücksichtigung des Güterverkehrs, des Raumbedarfs und des Wettbewerbs zu den Eisenbahnen eingeteilt sind, wurden bei der Neuherausgabe der Donaugütertarife mit Wirkung vom 1. Januar 1980 wesentlich erhöht. Da die damalige Anpassung der Frachten jedoch noch nicht ausreichte, die weiter stark gestiegenen Selbstkosten der Reedereien, vor allem ihrer Treibstoffkosten, zu decken, beschloß die Direktorenkonferenz des Bratislavaer Abkommens schon im September 1980, die Tarife für den grenzüberschreitenden Verkehr um weitere 10 bis 26 % je nach Tarifklasse anzuheben, allerdings auf das Jahr 1981 befristet<sup>54)</sup>. Inzwischen wurde vorgesehen, ab Anfang 1982 die Frachtsätze für alle Tarifklassen erneut linear um 10 (15) % anzuheben<sup>55)</sup>. Demnach scheint sich jetzt die Auffassung durchgesetzt zu haben, daß es im Interesse aller an der Donauschiffahrt beteiligten Schiffahrtsunternehmen, ob aus Ost oder West, liegt, die Tarife in regelmäßigen Abständen an die fortlaufend steigenden Kosten anzupassen.

#### VI. Erhebung von Schiffahrtsabgaben

Ein der Vorschrift des Artikels 3 der Mannheimer Akte entsprechendes Verbot der Erhebung von Schiffahrtsabgaben enthält die Donau-Konvention nicht. Im Gegenteil, die

53) *Mahr, L.*, a.a.O., S. 5.

54) *Schiffahrt und Strom*, Heft 9–10, 1980, S. 5.

55) *Donau-Kurier*, hrsg. von der DDSG, Heft 12/1981, S. 8.

Artikel 10, 35 und 36 sehen ausdrücklich die Möglichkeit vor, von der Schiffahrt Abgaben zu erheben. Hier zeigt sich, wie schon beim Vorbehalt der Kleinen Kabotage, erneut eine wesentliche Verschiedenheit der beiden Flußschiffahrtsordnungen, die den nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung möglichen Wettbewerb zwischen den Flotten beider Stromgebiete stark beeinträchtigen könnte.

Zum Verständnis der Vorschriften über die Schiffahrtsabgaben sind zunächst die Artikel 3 und 4 der Donau-Konvention anzuführen. Nach Artikel 3 sind die Donaustaaten verpflichtet, ihre Flußabschnitte in einem schiffbaren Zustand zu erhalten sowie die zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse notwendigen Arbeiten durchzuführen. Falls ein Donaustaat nicht selbst zur Ausführung der ihn betreffenden Arbeiten, die zur Sicherung der normalen Schiffahrt notwendig sind, imstande ist, kann die Donaukommission entsprechend Artikel 4 ihre Ausführung unter von ihr festzulegenden Bedingungen selber übernehmen.

Dementsprechend sieht Artikel 34 vor, daß „die Finanzierung der gemäß Artikel 3 der Konvention von den Donaustaaten durchzuführenden hydrotechnischen Arbeiten auf der Donau durch die betreffenden Donaustaaten selbst sichergestellt“ wird. Die Finanzierung der Arbeiten nach Artikel 4 wird durch die Kommission sichergestellt. Hieran schließt sich die grundlegende Regelung für die Erhebung von Schiffahrtsgebühren an, die Artikel 35 enthält. Sie lautet: „Zur Bedeckung der Ausgaben für die Sicherung der Schiffahrt können die Donaustaaten nach Herstellung des Einvernehmens mit der Kommission festlegen, daß von den Schiffen Schiffahrtsgebühren einzuheben sind, deren Höhe sich nach den Kosten für die Instandhaltung der Stromstrecke und der im Artikel 34 genannten Arbeiten bestimmt.“ Eine entsprechende Regelung enthält Artikel 36 für die beiden Donauabschnitte, für die Sonderstromverwaltungen eingerichtet worden sind (Abschnitt Sulina-Braila und Eisernes Tor). Diese Verwaltungen können von den dort verkehrenden Schiffen besondere Abgaben zur Deckung der anfallenden Aufwendungen für die Sicherheit der Schiffahrt und die Ausführung der von ihnen übernommenen Arbeiten erheben.

Schließlich enthält Artikel 10, der Fragen des Haushalts der Donaukommission und der Beiträge der Vertragsstaaten behandelt, in Absatz 2 eine Vorschrift, wonach die Kommission Spezialabgaben festsetzen kann und zwar zur Bestreitung der Kosten für besondere Arbeiten, die zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffahrtsbedingungen durchgeführt werden.

Neben diesen grundlegenden Vorschriften ist noch Artikel 37 wichtig, der vorsieht, daß sämtliche Arten von Abgaben keine Gewinnquelle darstellen dürfen. Sie sind also nur zur Deckung der Bau- und Unterhaltungskosten bestimmt. Artikel 38 regelt die einheitliche Erhebung der Spezialabgaben, Schiffahrtsgebühren und besonderen Abgaben. Die Abgaben sind nach der Tragfähigkeit der Schiffe zu berechnen. Von Bedeutung ist schließlich die Vorschrift des Artikels 42, wonach für die „Durchfahrt als solche“ keine Abgaben erhoben werden dürfen.

Wenn somit die rechtlichen Voraussetzungen für die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf der Donau grundsätzlich gegeben sind, so werden aber nach den uns vorliegenden Informationen bisher keinerlei Abgaben erhoben. Insofern besteht in der Praxis zur Zeit kein Unterschied zwischen der Behandlung der Rheinschiffahrt einerseits, der Donauschiffahrt andererseits.

### Dritter Teil: Öffentlich-rechtliche Maßnahmen zum Schutz der Rheinschifffahrt vor Wettbewerbsverzerrungen

#### I. Die Ausgangslage

Im Rahmen dieser Abhandlung können Fragen, die sich in Bezug auf den *internen* Wettbewerb zwischen Unternehmen aus den Rheinuferstaaten und Belgien ergeben, *nicht* behandelt werden. Als Stichworte seien genannt: Unterschiede der Preisbildungssysteme, je nachdem, ob es sich um nationalen oder internationalen Verkehr handelt; Tour-de-Rôle-Regelungen für den nationalen Verkehr in den Niederlanden, in Belgien und Frankreich sowie für den Verkehr zwischen diesen Ländern (Nord-Süd-Verkehr); Werkverkehr mit Binnenschiffen; Nebeneinander von handwerklich arbeitenden Partikulierschiffen einerseits, von industriell organisierten Reedereien andererseits. Es wäre sicher interessant, die Besonderheiten der Märkte im Bereich der Rhein- und Binnenschifffahrt erneut eingehend zu analysieren<sup>56)</sup>.

Wir müssen uns mit der Feststellung begnügen, daß zur Zeit für den Bereich der Rheinschifffahrt, das heißt für den Anwendungsbereich der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868, keinerlei Beschränkungen in Bezug auf den Zugang zum Markt und die Teilnahme an der Personen- und Güterbeförderung bestehen. Bekanntlich konnte das am 9. Juli 1976 paraphierte Übereinkommen über die Errichtung eines Europäischen Stilllegungsfonds für die Binnenschifffahrt wegen rechtlicher und politischer Schwierigkeiten nicht in Kraft gesetzt werden. Diese Regelung hätte im übrigen den Zugang zum Markt nicht eigentlich beschränkt, vielmehr nur vorübergehend zur Reduzierung der insgesamt im Verkehr eingesetzten Schiffe geführt. Ebenso gibt es zur Zeit keine Beschränkungen der Preisbildung in der Rheinschifffahrt, abgesehen von bestimmten Relationen im nationalen Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und der Niederlande sowie im bereits genannten Nord-Süd-Verkehr zwischen Stationen in den Niederlanden, Belgien und Nordfrankreich.

Wir brauchen hier auf die Besonderheiten des Donauschiffahrtsmarktes nicht nochmals einzugehen, beziehen uns auf deren eingehende Behandlung im Zweiten Teil unserer Untersuchung<sup>57)</sup>. Als Ergebnis ist festzuhalten, daß es sich um einen vollständig regulierten Markt handelt, zu dem Unternehmen aus Nichtuferstaaten zur Zeit praktisch keinen Zugang haben, obwohl die Donau-Konvention ihnen diesen grundsätzlich garantiert. Hinzukommen die Erschwernisse infolge der abweichenden wirtschaftlichen Zielsetzungen der Staatshandelsländer. Es ist daher wohl begründet festzustellen, daß die Bedingungen für den Zugang zum Markt und für den Wettbewerb in der Donauschifffahrt mit der freizügigen Regelung in der Rheinschifffahrt nicht zu vergleichen sind. Wegen der unterschiedlichen Wirtschaftssysteme besteht wohl auch keine Aussicht, in absehbarer Zeit zu einer Annäherung der Wettbewerbsbedingungen in beiden Stromgebieten zu kommen.

56) Es wird auf folgende Veröffentlichungen verwiesen: *Furtwängler, R.*, Die Marktordnungen in der Rheinschifffahrt, Diss. Freiburg 1966; *Müller, J. H.*, Die Binnenschifffahrt im Gemeinsamen Markt, Baden-Baden 1967; *Müller, J. H.* und *Willeke, R. J.*, Die Preisbildungsorgane in der Rheinschifffahrt, Düsseldorf 1963.

57) Siehe die Ausführungen auf den Seiten 198 bis 207.

Bei dieser Ausgangslage erscheint es verständlich, daß sich die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt schon seit längerer Zeit mit der Frage befaßt hat, welche Maßnahmen getroffen werden müßten, um die Rheinschifffahrt gegen ruinösen Wettbewerb durch Unternehmen aus Drittländern zu schützen. Als Drittländer gelten in diesem Zusammenhang alle Staaten, die nicht Signatarstaaten der Revidierten Rheinschiffahrtsakte oder des EWG-Vertrages sind. Grundlage derartiger Maßnahmen soll die „Reziprozität“ sein. Hier ist auf die Schlußakte der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa hinzuweisen, die am 1. August 1975 in Helsinki unterzeichnet worden ist. Darin erklären sich die Vertragsstaaten entschlossen, „die Entwicklung des internationalen Personen- und Güterverkehrs zu Lande sowie der Möglichkeiten einer angemessenen Teilnahme an diesem Verkehr *auf der Grundlage des gegenseitigen Vorteils* zu fördern“.

#### II. Das Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte

Nach der ursprünglichen Fassung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 blieb die Beförderungsfreiheit im Rahmen der allgemeinen Schifffahrtsfreiheit den zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffen vorbehalten (Artikel 1 in Verbindung mit Ziffer 1 des Schlußprotokolls). Diese Beschränkung ist dann durch Artikel 356 des Versailler Vertrages beseitigt worden. Danach sind die Schiffe aller Staaten und ihre Ladungen zum freien Verkehr und zur freien Beförderung auf dem Rhein und den der Akte unterliegenden sonstigen Wasserstraßen zugelassen. Die Regelung gilt noch heute. Meines Wissens haben aber nach dem Zweiten Weltkrieg Unternehmen aus Drittstaaten von dieser Möglichkeit bisher keinen Gebrauch gemacht, mit Ausnahme allerdings der Küstenschifffahrt, des Rhein-See-Verkehrs.

Die im Zweiten Teil der Untersuchung im einzelnen beschriebenen, im vorstehenden Unterabschnitt zusammengefaßten Besonderheiten haben die Delegationen der Vertragsstaaten der Mannheimer Akte veranlaßt, durch eine Revision der Akte in Form eines Zusatzprotokolls wieder auf die ursprüngliche Regelung von 1868 zurückzukommen. Dabei sollten gleichzeitig Regeln für den Wechselverkehr und den Transitverkehr in Verbindung mit dem Rhein festgelegt werden. Hierzu haben die Bevollmächtigten der Signatarstaaten nach längeren Verhandlungen, an denen seit 1977 auch die Organe der EG beteiligt waren, anläßlich der Herbstsitzung der Zentralkommission am 17. Oktober 1979 das Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte unterzeichnet<sup>58)</sup>. Das zur Inkraftsetzung des Protokolls erforderliche Ratifizierungsverfahren läuft zur Zeit noch.

Vom Inhalt des Protokolls werden nur die Bestimmungen angeführt, die für unsere Untersuchung von Interesse sind: Sobald die durch das Zusatzprotokoll angestrebte Neufassung der Vorschriften der Artikel 2 Abs. 3 und Artikel 4 der Mannheimer Akte in Kraft getreten sein wird, werden nur noch zur Rheinschifffahrt gehörige Schiffe berechtigt sein, Transporte von Waren und Personen in der Großen und Kleinen Kabotage innerhalb des Rheinstromgebiets auszuführen. Andere Schiffe sollen hierzu nur nach

58) Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Beschluß 1979-II-3 und Pressemitteilung vom 17. Oktober 1979 über die Unterzeichnung von Zusatzprotokollen zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1968.



Maßgabe von Bedingungen zugelassen werden, die von der Zentralkommission noch festzulegen sind. Für den Wechselverkehr mit Drittländern sind die Bedingungen durch bilaterale Vereinbarungen festzulegen, vor deren Abschluß die Zentralkommission konsultiert werden muß.

Wichtig für unsere Betrachtung sind vor allem auch folgende Bestimmungen, die in ein Zeichnungsprotokoll zum Zusatzprotokoll Nr. 2 aufgenommen worden sind: Nur solchen Schiffen darf eine Urkunde über ihre Zugehörigkeit zur Rheinschiffahrt erteilt werden, für die eine echte Verbindung zu dem Vertragsstaat der Mannheimer Akte besteht, dessen Flagge sie führen dürfen. Die Behandlung, welche die zur Rheinschiffahrt gehörenden Schiffe genießen, soll aber auch Schiffen zuteil werden, die die Flagge jedes anderen Mitgliedstaates der EG führen. Hierin kommt die Berücksichtigung des Gleichbehandlungsangebots bzw. des Diskriminierungsverbots des EWG-Vertrages zum Ausdruck.

Das Zusatzprotokoll Nr. 2, das einen wichtigen Teil der gemeinsamen Verkehrspolitik der EG betrifft, mußte zunächst vom Rat der EG gebilligt werden, bevor das Ratifizierungsverfahren in Kraft gesetzt werden konnte. Hierzu hat die Kommission der EG dem Rat einen Beschluß vorgeschlagen, den dieser am 19. Dezember 1978 angenommen hat. Der Beschluß, der dem Präsidenten der Zentralkommission mit Schreiben vom 6. Februar 1979<sup>59)</sup> übermittelt worden ist, sieht vor allem die Billigung des Zusatzprotokolls und des Zeichnungsprotokolls vor, und zwar unter Beschränkung auf die Mitgliedstaaten der EG, die zugleich Vertragsstaaten der Revidierten Rheinschiffahrtsakte sind. Diese Staaten werden auch verpflichtet, dafür zu sorgen, „daß zwischen Schiffen, die zur Führung der Flagge eines Mitgliedstaates berechtigt sind, keine Diskriminierung möglich ist und daß die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik gewahrt wird.“

In Bezug auf die der Zentralkommission durch das Zusatzprotokoll übertragene Befugnis, die Bedingungen festzulegen, in welcher Weise Schiffe aus Drittstaaten an der Kabotage im Rheinstromgebiet teilnehmen dürfen, macht der Rat der EG die Zustimmung der Vertreter der beteiligten Mitgliedstaaten von einem vorherigen Ratsbeschluß abhängig.

Der Rat der EG hat seinen ursprünglichen Beschluß durch einen weiteren Beschluß vom 24. Juli 1979<sup>60)</sup> noch geringfügig geändert bzw. ergänzt. Dies gilt vor allem für das Zeichnungsprotokoll. Hier wurde die „echte Verbindung“ mit einem Vertragsstaat der Revidierten Rheinschiffahrtsakte oder einem Mitgliedstaat der EG ausdrücklich zur Voraussetzung für die Zugehörigkeit eines Schiffes zur Rheinschiffahrt und damit für seine Zulassung zum Verkehr innerhalb des Rheinstromgebiets gemacht. Außerdem wurde in Bezug auf den etwaigen Beitritt der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zum internationalen Rheinstatut eine formelle Absichtserklärung abgegeben.

### III. Ergänzende Regelungen zum Zusatzprotokoll Nr. 2

Das Verfahren zur Ratifizierung des Zusatzprotokolls Nr. 2 läuft noch. Die neue Regelung dürfte aber spätestens 1983 in Kraft gesetzt werden können. Die Kleine und ebenso

59) Sondermitteilung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 8. 2. 1979 – nicht veröffentlicht.

60) Sondermitteilung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 2. 8. 1979, Anlage 1 – nicht veröffentlicht.

die Große Kabotage auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen blieben dann der Rheinschiffahrt vorbehalten. Damit würden die Bedingungen für den Zugang zum Rheinschiffahrtsmarkt der für die Donauschiffahrt auf Grund der Donau-Konvention und der Abkommen von Bratislava schon seit 1948 bestehenden Regelung angepaßt werden. Insofern kann man von einer „Angleichung der Wettbewerbsbedingungen“ für die beiden großen Ströme sprechen<sup>61)</sup>. Auf diese Weise könnte sicherlich ruinöser Wettbewerb für den Fall vermieden werden, daß nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung die Unternehmen der Donauschiffahrt am Verkehr innerhalb des Rheinstromgebiets teilnehmen wollen. Die genauen Bedingungen hierfür sind von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt erst noch festzulegen (Artikel II, Abs. 1 des Zusatzprotokolls Nr. 2). Für den Wechselverkehr zwischen Häfen im Rheinstromgebiet und solchen in Drittstaaten sollen nach Artikel II, Abs. 2 des Zusatzprotokolls Nr. 2 die Bedingungen in bilateralen Abkommen festgelegt werden. Vor Abschluß derartiger Vereinbarungen ist die Zentralkommission zu konsultieren.

Für Abkommensentwürfe, über die zur Zeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und mehreren Donauuferstaaten verhandelt wird, sind bereits Konsultationen aufgenommen worden. Sie sind deshalb von besonderem Interesse, weil sich die Bundesrepublik für den beide Stromgebiete verbindenden Kanal ebenso wie für den deutschen Donauabschnitt und den kanalisierten Main alle Rechte vorbehält<sup>62)</sup>. Dies gilt auch für die Erhebung von Schiffsabgaben.

Die Bundesrepublik Deutschland ist offensichtlich bestrebt, den Raum, den das Zusatzprotokoll Nr. 2 für den Wechselverkehr zwischen Häfen in beiden Stromgebieten und für den Transitverkehr läßt, durch bilaterale Verträge mit den einzelnen Donauuferstaaten auszufüllen<sup>63)</sup>. Hierzu sind Verhandlungen mit Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und der Sowjetunion im Gange. Bisher ist aber nur mit der Republik Österreich ein Vertrag über den Binnenschiffsverkehr paraphiert worden.

Hierin werden die Verkehrsrechte im einzelnen festgelegt. Von Interesse sind insbesondere folgende Bestimmungen des Vertrages<sup>64)</sup>: Schiffe aus den beiden Vertragsstaaten dürfen nur auf denjenigen Abschnitten der Wasserstraßen des anderen Staates, auf die sich die Vertragsstaaten geeinigt haben, Personen und Güter im Transitverkehr befördern. Für diesen Verkehr können Quoten vereinbart werden. Für den Wechselverkehr kann jeder Vertragsstaat Höchstzahlen der Fahrten festsetzen. Dabei sind die Unternehmen aus beiden Staaten je zur Hälfte am Ladungsaufkommen zu beteiligen. Auf Antrag eines Vertragsstaates sind auskömmliche Frachtsätze zu vereinbaren. Die Teilnahme von

61) Die Beschränkung in der Donauschiffahrt geht allerdings insofern wesentlich weiter, als die Kleine Kabotage den eigenen Schiffen, die Große Kabotage grundsätzlich den Schiffen der beiden beteiligten Donauuferstaaten vorbehalten bleibt (siehe hierzu die Ausführungen in Unterabschnitt I des Zweiten Teils).

62) Die Genehmigung der Kabotage im Einzelfall stützt sich auf § 20 des Außenwirtschaftsgesetzes in Verbindung mit § 47 der Außenwirtschaftsverordnung.

63) Sengpiel, J. hat hierüber vor dem Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffsverkehrsverein, Wien, ausführlich referiert; veröffentlicht unter dem Titel: Ost-West-Binnenschiffsverkehrsfragen aus der Sicht der Bundesrepublik Deutschland, in: Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen, Nr. 2/1980, S. 40 ff.

64) Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über den Binnenschiffsverkehr vom 18. September 1980 (paraphierte Fassung).

Schiffen aus Drittstaaten am Wechselverkehr ist von der Zustimmung des Partners abhängig. Schiffe aus einem der beiden Vertragsstaaten dürfen Personen und Güter zwischen einem Hafen des anderen Vertragsstaates und einem Hafen in einem Drittland nur befördern, wenn dies von den Vertragsstaaten vereinbart wird. Im übrigen sichern sich die Vertragspartner Gleichbehandlung der Schifffahrt zu. Weiter wurde die Bildung eines gemischten Ausschusses vorgesehen, dem wichtige Aufgaben in Bezug auf die Ausführung des Vertrages und dessen Überwachung übertragen werden sollen.

Man kann davon ausgehen, daß der Vertrag mit Österreich eine Art Mustervertrag darstellt, dessen Elemente auch in die Vereinbarungen der Bundesrepublik Deutschland mit anderen Staaten übernommen werden dürften. Dabei wird allerdings der besonderen Tatsache Rechnung getragen, daß die DDSG neben dem Bayerischen Lloyd die einzige nach marktwirtschaftlichen Prinzipien arbeitende Donau-Reederei ist. Insofern sind die Wettbewerbsbedingungen für diese beiden Reedereien vergleichbar und können daher weitgehend gleichbehandelt werden.

#### IV. Festlegung der Bedingungen für die Zugehörigkeit zur Rheinschifffahrt

Wenn das Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Mannheimer Akte zwar die Abschirmung des Rheinschiffahrtsmarktes gegen ruinöse Konkurrenz aus Drittstaaten ermöglicht, so besteht doch weiterhin die Gefahr, daß Binnenschiffahrtsunternehmen, die im Rheinstromgebiet niedergelassen sind, unter ausländischen Einfluß geraten. Deshalb sieht das Zeichnungsprotokoll zum Zusatzprotokoll Nr. 2 in Absatz 1 vor, daß allein diejenigen Schiffe als zur Rheinschifffahrt gehörig anerkannt werden und damit am Verkehr im Rheinstromgebiet teilnehmen können, für die eine „echte Verbindung“ zu einem Vertragsstaat der Mannheimer Akte oder zu einem Mitgliedstaat der EG besteht. Nur für Schiffe, die diese Voraussetzung erfüllen, darf die zuständige Behörde eine Urkunde ausstellen, die sie zum Führen der Flagge eines der Vertragsstaaten berechtigt.

Zur Zeit ist eine ad-hoc-Gruppe der Zentralkommission damit befaßt, eine Regelung auszuarbeiten, in der die Voraussetzungen für die Anerkennung der „echten Verbindung“ im einzelnen festgelegt werden. Es geht dabei vor allem darum, die kapitalmäßige Beteiligung und die Einflußnahme aus Drittstaaten im Verhältnis zu Unternehmen der Rheinschifffahrt einzuschränken<sup>65</sup>). Insofern handelt es sich in erster Linie um eine Frage des Niederlassungsrechts.

In diesem Zusammenhang ist schließlich von Interesse, daß der schweizerische Bevollmächtigte anlässlich der Unterzeichnung des Zusatzprotokolls Nr. 2 in Bezug auf Absatz 3 des Zeichnungsprotokolls eine Erklärung abgegeben hat. Danach billigt die Schweiz die Gleichbehandlung von Schiffen aus den Mitgliedstaaten der EG mit den Schiffen, die zur Rheinschifffahrt gehören, unter besonderer Berücksichtigung der Tatsache, daß in diesen Staaten dasselbe Wirtschaftssystem besteht wie in den Vertragsstaaten der Mannheimer Akte. Hierin ist wohl vor allem eine Geste zugunsten der österreichischen Donauschifffahrt zu sehen, die ja ebenfalls unter marktwirtschaftlichen Bedingungen und Zielsetzungen arbeitet<sup>66</sup>).

65) Eine entsprechende Regelung sieht das österreichische Binnenschiffahrts-Konzessionsgesetz von 1978 (BGBl. Nr. 553/1978) vor.

66) Siehe hierzu die Ausführungen von *Halbmayer, K.*, Der Rhein-Main-Donau-Kanal. Betrachtungen aus österreichischer Sicht; auszugsweise wiedergegeben in: *Verkehr*, Nr. 7/1981.

## Abschließende Ausführungen

Ziel unserer Abhandlung war es, deutlich zu machen, unter welchen Bedingungen sich nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung der Wettbewerb zwischen Unternehmen der Rheinschifffahrt einerseits, der Donauschifffahrt andererseits abspielen wird. Hierzu sind die derzeitigen ökonomischen und rechtlichen Voraussetzungen im einzelnen untersucht worden. Weiter sind die zum Schutz der westeuropäischen Binnenschifffahrt vorgesehenen Maßnahmen aufgezeigt worden. In diesem Zusammenhang müssen auch die technischen Möglichkeiten angeführt werden: Allein auf dem deutschen Abschnitt der Rhein-Main-Donau-Verbindung sind 45 Staustufen bzw. Schleusen vorgesehen, von denen 36 bereits in Betrieb sind. Hinzukommen weitere 7 Staustufen auf der deutschen Donauabschnitte und 12 Staustufen auf dem österreichischen Donauabschnitt. Im Gegensatz zum Verkehr auf dem Rhein müßte demnach für Beförderungen zwischen den Stromgebieten des Rheins und der Donau mit erheblich längeren Fahrzeiten und entsprechend höherer Kostenbelastung gerechnet werden.

Für eine Beurteilung der Wettbewerbsmöglichkeiten sind die Überlegungen von Interesse, die *L. Mahr* vor kurzem hierzu angestellt hat<sup>67</sup>). Danach würde ein kleiner Schubverband mit einer Ladung von 2400 Tonnen für eine Fahrt von Linz nach Rotterdam und zurück unter Berücksichtigung der Lade-, Lösch- und Liegezeiten im Durchschnitt 30 Tage benötigen. Ein derartiger Verband würde im Jahr damit insgesamt nur etwa 11 Umläufe erreichen und könnte wegen der Unpaarigkeit des Verkehrs nur etwa 30 000 t Güter befördern. Insofern würden die hier eingesetzten Einheiten nicht ausreichend ausgenutzt werden können. Wir müssen darauf verzichten, auf die weiteren Ausführungen *Mahrs*, insbesondere den Vergleich der etwaigen Schifffahrtskosten mit den derzeit im kombinierten Eisenbahn-Binnenschiffsverkehr für Erztransporte von Hamburg nach Linz erhobenen Gesamtfrachten näher einzugehen. Die Schlußfolgerung erscheint aber begründet, daß die Binnenschifffahrt nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung vornehmlich in den Verkehrsrelationen den Wettbewerb zu den Eisenbahnen wird aufnehmen können, in denen die Wasserstraße nur auf kurze oder mittlere Entfernung benutzt werden muß.

Das Hauptproblem für den eventuellen Wettbewerb zwischen Rhein- und Donauschifffahrt würde sich demnach im Kabotageverkehr auf dem Rhein stellen: Wenn die unter günstigeren Kostenbedingungen arbeitenden und nach ganz anderen Zielsetzungen ausgerichteten Reedereien aus den Staatshandelsländern ungehindert und unbeschränkt Zugang zum Rheinschiffahrtsmarkt erhielten, müßte dies zweifellos zu ruinösem Wettbewerb führen. Die technischen und ökonomischen Schwierigkeiten, die eine Fahrt durch den Kanal mit sich bringt, würden ja entfallen, wenn Schiffe mit ihren Besatzungen dauernd auf dem Rhein stationiert würden. Sicher würden sich die Donau-Reedereien dann ihren Anteil am Beförderungsaufkommen auf dem Rhein durch günstige Frachtofferten zu sichern wissen. In diesem Fall wäre auch mit stark erhöhten Investitionen in die Donauflotte zu rechnen, deren Kapazität sich in den letzten zwanzig Jahren ohnehin schon fast verdoppelt hat. Insofern dürfte die seit langem von der Rheinschifffahrt

67) *Mahr, L.*, Der Main-Donau-Kanal und Österreichs Wirtschaft, in: *Verkehr*, September 1981, S. 1213 ff.

gegenüber der Zentralkommission erhobene Forderung gerechtfertigt sein, sie gegen die Konkurrenz von außen wirksam zu schützen.

Wir sind nun der Ansicht, daß die durch das Zusatzprotokoll Nr. 2 und ergänzende Regelungen in Aussicht genommene Neufassung grundlegender Vorschriften der Mannheimer Akte den Unternehmen der Rheinschiffahrt ausreichenden Schutz gegen ruinöse Konkurrenz von außen gewähren würde. Unter dieser Voraussetzung kann man wohl davon ausgehen, daß sich für die Rheinschiffahrt wie für die Donauschiffahrt nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung zusätzliche Beschäftigungsmöglichkeiten in neuen Verkehrsrelationen ergeben werden, ohne daß ihr Anteil am Verkehr im eigenen Stromgebiet geschmälert würde. Allerdings bleibt die Reaktion der an diesem Verkehr ebenfalls interessierten Eisenbahnen abzuwarten<sup>68)</sup>. Hierzu eine grundsätzliche Bemerkung:

Es sollte eine der wichtigsten Aufgaben der Verkehrspolitik sein, dafür zu sorgen, daß die Kapazität der staatlichen Eisenbahnen, auf die aus gesamtwirtschaftlichen Gründen auch in absehbarer Zukunft nicht verzichtet werden kann, optimal ausgenutzt wird. Dies darf aber nicht dazu führen, daß gleichfalls in gesamtwirtschaftlichem Interesse auf dem Gebiet der Wasserstraßen vorgenommene Investitionen später nicht ausreichend genutzt werden (siehe das Beispiel des Elbe-Seiten-Kanals). Hier wäre es Aufgabe des Staates, der für beide Arten von Investitionen verantwortlich ist, die Eisenbahnverwaltung dazu anzuhalten, Wettbewerbstarife nicht nur nach den variablen Kosten auszurichten. Unter dieser Voraussetzung müßten beide für den Massengutverkehr gleich gut geeigneten Verkehrsträger einen angemessenen Beitrag zur Deckung des volkswirtschaftlichen Verkehrsbedarfs leisten können.

Abschließend ist festzustellen: Wenn sie sicherlich nicht das „Jahrhundertbauwerk“ ist, von dem zur Zeit soviel Aufhebens gemacht wird, so wird die Rhein-Main-Donau-Verbindung nach ihrer Fertigstellung doch eine wichtige Transversale für den Verkehr zwischen West- und Mitteleuropa, zwischen Ost und West sein<sup>69)</sup>. Gleichzeitig würde der Kanal den bayerischen Wirtschaftsraum an das gut ausgebaute Wasserstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland und Westeuropas anschließen. Daß der dann mögliche Wettbewerb zwischen der Rheinschiffahrt und der Donauschiffahrt „reguliert“ werden muß und in welcher Weise dies geschehen sollte, ist, so hoffen wir, durch unsere Abhandlung verdeutlicht worden.

68) Zur neuerlichen Diskussion über das nach Fertigstellung der Verbindung zu erwartende Verkehrsaufkommen hat *Pisecky, F.*, kürzlich Stellung genommen: Rhein-Main-Donau in industrieller Sicht, unveröffentlichtes Manuskript, Linz, Februar 1982.

69) Es wird hierzu auf die vor kurzem vom Europäischen Parlament angenommene Entschließung und den ihr zugrundeliegenden Bericht über die Binnenwasserstraßen in der Gemeinschaft verwiesen, den der Abgeordnete *K. H. Hoffmann* im Namen des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments erstattet hat (PE 77.690 endg. vom 14. Juni 1982).

## Summary

Quite recently, the discussions on the completion of the Rhine-Main-Danube connection, of which 99 km of the total length of 577 km still remain to be constructed, have entered a more critical stage. In spite of this it can be expected that the new waterway will be in operation towards the end of this decade. In the light of this prospect, it may already at this point be interesting to study the conditions under which competition may possibly arise between shipping on the Danube and shipping on the Rhine. These conditions are being studied both under economic and legal aspects. It turns out that the Western shipping companies compared with their future competitors from the Danube area are well prepared for the forthcoming situation. One has to remember, however, that due to the differences in political systems, conditions are not the same as far as access to the market, canvassing and shipping dues are concerned. The protective measures proposed by the Central Commission for the shipping on the Rhine in Strasbourg, which are closely related to those issued by the bodies responsible at the European Communities in Brussels, are described at length. What matters above all is limiting access to the shipping market on the Rhine to the fleets of States situated along the Rhine. Once the supplementary protocol is ratified, this would provide a possibility of harmonizing the terms of competition between the two waterway areas.

## Résumé

Les discussions sur l'achèvement de la liaison Rhin-Main-Danube, dont il ne reste à construire que 99 km sur une longueur totale de 677 km se sont actuellement aggravées. Pourtant l'auteur estime que la mise en service de la nouvelle voie d'eau se fera à la fin de cette décennie. Dans cette hypothèse, il semble particulièrement intéressant d'examiner dès maintenant les conditions dans lesquelles la navigation danubienne pourrait entrer en concurrence avec la navigation rhénane par le biais du nouveau canal. Ces conditions sont étudiées, tant sur le plan économique que sur le plan juridique. Il en ressort que les entreprises de l'Ouest sont bien armées pour se défendre vis à vis de leurs futurs concurrents danubiens. Cependant les conditions concernant l'accès au marché, l'acquisition du fret et les prestations de transport ne sont pas les mêmes du fait notamment des systèmes politiques totalement différents.

En conséquence les mesures de sauvegarde que la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin de Strasbourg vient d'approuver, en liaison étroite avec les instances des Communautés Européennes de Bruxelles, ont été décrites de façon détaillée. Elles doivent en principe réserver l'accès au marché de la navigation rhénane aux seuls bateaux rhénans. Ainsi, après ratification du Protocole additionnel y relatif, les conditions de concurrence entre les deux bassins fluviaux serout adaptées.